DER STÆDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN.

BEGRÜNDET

VON

THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE

BERLIN. WIEN.

ERSTER JAHRGANG

VERLAG VON ERNST WASMUTH

G. M. B. H.

BERLIN W. 8, MARKGRAFENSTRASSE 35.

1904

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin W.

INHALTS-VERZEICHNIS.

I. TEXT-BEITRÄGE.

II. CHRONIK.

III. BÜCHERSCHAU.

IV. LITTERATUR.

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN.

TAFELN.

Städtebilder.

Park-, Platz- und Straßenanlagen.

Bebauungspläne.

Stadtpläne.

Naturaufnahmen.

Wettbewerbsentwürfe.

Historische Städtebilder.

Modelle.

TEXTABBILDUNGEN.

Städtebilder.

Park-, Platz- und Straßenanlagen.

Bebauungspläne.

Stadtpläne.

Naturaufnahmen.

Wettbewerbsentwürfe.

Historische Städtebilder.

Modelle.

MITARBEITER.

1. Jahrgang 1904 1. Heft

DER STÄDTEBAU

DER STÄDTEBAU.

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

AN UNSERE LESER

JEDE WISSENSCHAFT, jede technische Fachgruppe ist seit jeher bestrebt, sich über die Ziele ihrer ganzen Tätigkeit vollkommene Klarheit zu verschaffen, die geschichtliche Entwicklung des Faches zu ergründen, alle Hülfsmittel einer gedeihlichen Weiterentwicklung zusammen zu fassen und eine entsprechende Abgrenzung gegen die Nachbargebiete herzustellen. Dazu dienen nicht bloß Einzelstudien, sondern, wenn bereits ein Heer von Mitarbeitern im Dienste einer bestimmt abgegrenzten Forschung oder praktischen Betätigung steht, vor allem die großen Sammelbecken der Fachzeitschriften, Archive und Jahrbücher, in welchen sich die tausendfältige Einzelarbeit zu einem zusammenschließenden Ganzen vereinigt.

Ein solches großes Gebiet technischer, künstlerischer und volkswirtschaftlicher Tätigkeit ist der Städtebau, allerdings als eine in sich abgerundete Einheit erst in jüngster Zeit erkannt und gepflegt.

Der Städtebau ist die Vereinigung aller technischen und bildenden Künste zu einem großen geschlossenen Ganzen; der Städtebau ist der monumentale Ausdruck wahren Bürgerstolzes, die Pflanzstätte echter Heimatsliebe; der Städtebau regelt den Verkehr, hat die Grundlage zu beschaffen für ein gesundes und behagliches Wohnen der nun schon in überwiegender Mehrheit in den Städten angesiedelten modernen Menschen; hat für günstigste Unterbringung von Industrie und Handel zu sorgen und die Versöhnung sozialer Gegensätze zu unterstützen. So wie das gesamte staatliche, bürgerliche und individuelle Leben den Inhalt des täglichen Gebahrens und Gehabens einer städtischen Bevölkerung bildet, so ist die bauliche Anlage und Ausgestaltung der Stadt hierfür die äußere Form, das Gefäß, das diesen Inhalt einschließt und deshalb gehört dessen naturgemäße richtige Entwicklung mit unter die wichtigsten Aufgaben moderner Kulturarbeit; der Städtebau hat nicht bloß individuellen und kommunalen Interessen zu dienen, sondern hat geradezu volkstümliche und allgemein staatliche Bedeutung. Der Städtebau ist eine Wissenschaft, der Städtebau ist eine Kunst mit ganz bestimmten Zielen der Forschung, ganz bestimmten großen Aufgaben praktischer Ausführung. Und dieses große Fach, in dem eine ungezählte Menge von Technikern, Künstlern, Nationalökonomen, Hygienikern, Sozialpolitikern, Verwaltungsbeamten und Mitgliedern gesetzgebender Körperschaften tätig ist, an dem, wenn auch nur gleichsam als Nutznießer alle Bewohner unserer Städte Anteil haben, dieses wichtige und in sich abgeschlossene Fach besitzt noch nicht einmal eine ihm allein dienende Zeitschrift.

Dieser geradezu unglaubliche Zustand wird nur begreiflich, wenn man bedenkt, daß die Befreiung des Städtebaues aus dem Banne des bloßen gedankenlosen Herabliniierens schematischer Straßennetze

und die Zusammenfassung aller der vielen hier einschlägigen wichtigen Fragen künstlerischer, gesundheitlicher, wirtschaftlicher und auch volkstümlich ethischer Natur und das Studium der alten Meisterwerke der Städtebaukunst, also auch seiner Geschichte, erst unserer jüngsten Zeit, erst den letzten Jahrzehnten angehört.

Diese Lücke soll durch unser Unternehmen nun ausgefüllt werden.

An überreichlichem Stoff wird es uns wahrlich nicht fehlen, denn, wie jeder Eingeweihte weiß, befinden wir uns mitten in einem Übergange von alten und nicht mehr haltbaren Annahmen, Lehrmeinungen und Schlagworten zu neuen nach Ausdruck und Betätigung ringenden Grundsätzen; mitten in einem heftigen Widerstreit der Ansichten auf theoretischer Seite und der Ausgangspunkte des Schaffens auf praktischer Seite.

Im allgemeinen sind zwar für eine große Menge von Fragen die rein wissenschaftlichen Unterlagen bereits erörtert, ja sogar soweit geführt, daß mit hinlänglicher Sicherheit Schlußfolgerungen für eine richtige naturgemäße Art des Städtebaues daraus abgeleitet werden können; aber es ist dies wohl nur hier und da auch wirklich geschehen, weil jeder einzelne Fachmann vorläufig meist noch auf seinem eigensten Gebiete denkt und schafft und vielfach uns noch der Zusammenhang, die Vereinigung aller der schon in Ordnung gebrachten Einzelheiten zu einem festgefügten Ganzen fehlt. Es sei hierzu nur einiges als Beleg in Erinnerung gebracht. Z. B. die Frage der Straßenanlage. Da gilt ja bekanntlich noch heute in weitesten Kreisen, welche die Entwicklung auf diesem Gebiete nicht mitgemacht haben, das Schlagwort von den schönen gleichbreiten und schnurgeraden Straßen. Die Unterlage hierfür gab seinerzeit die bahnbrechende Schule der Hygiene des großen Pettenkoffer, seiner Schüler und Zeitgenossen, denen wir die Untersuchung über die Wichtigkeit von Trockenheit, Wärme, Luft und Licht für unsere Gesundheit verdanken. Diese Forschungsergebnisse stellen Wahrheiten dar, welche als solche somit heute auch noch gelten und wohl immer gelten werden. Nicht so die in der Eile daran geknüpften Folgerungen, daß man, um möglichst viel Licht und Luft in die Wohnungen zu bringen, durchgängig möglichst breite Straßen oder überall zwischen den Häusern Bauwiche anlegen müsse zur Durchlüftung auch des Inneren der städtischen Baublöcke, was sich dann schließlich zu dem geradezu packenden Schlagworte verdichtete, daß die schönen breiten Straßen und Plätze die Luftbehälter, ja die Lungen der Städte seien. Heute dagegen weiß man, daß gesundheitsschädliche Spaltpilze in der Luft gerade am Straßenstaub, der an sich selbst auch schon schädlich genug ist, haften und bei dessen Aufwirbeln in den windigen breiten Straßen überall hin und durch die Bauwiche sogar schädlicherweise in die Hausgärten verbreitet werden und der moderne Hygieniker sagt, daß „vom hygienischen Standpunkte aus die Straße nur gewissermaßen ein notwendiges Übel sei.“ Das bedeutet doch eine volle Frontänderung, wie sie nicht deutlicher gewünscht werden könnte.

Von eben solchen Frontänderungen wimmelt es aber geradezu auf dem Gebiete des Städtebaues und fast überall stehen sich auch die denkbar verschiedensten Anschauungen schroff gegenüber: so in der Frage der Zonenbauordnung, welche von den einen als das Allheilmittel gegen allen Bauwucher, gegen alle Miethaus- und Zinsspekulation, gegen alles Wohnelend gepriesen und daher in möglichster Ausdehnung verlangt wird, während die andern sie als Zutreiberin der Grundspekulation und der Bauringe verwerfen. Ebenso steht es mit der Einführung der Enteignungsgesetze und der Grundsteuerreform, welche von der einen Seite so strenge als möglich gefordert, von der anderen Seite als Rechtsbruch und Vermögensbereicherung geradezu leidenschaftlich bekämpft werden. Ganz ebenso verhält es sich mit der Erbpacht, mit der kommunalen Bodenpolitik, mit der Frage der Ausnutzung städtischen Baugrunds überhaupt; mit den Bauerleichterungen der Bauordnungen; mit den Grundsätzen der Besiedelung, ob nach Berufsvierteln oder nach althergebrachter Bevölkerungsmischung; mit der Unterbringung öffentlicher Bauten, den zulässigen Grenzen der Erhaltung alter Denkmäler und der Pflege moderner Kunst.

Mindestens ebenso bedeutsam wie diese Umkehrung von Anschauungen und Grundsätzen in jüngster Zeit ist auch die allenthalben platzgreifende Vertiefung in die Einzelheiten der vorliegenden Aufgaben. So wird die früher übliche Normalbreite der Straßen immer mehr und mehr fallen gelassen. Man sieht

ein, daß auch schmale Straßen für besondere Zwecke, wie für ruhige Wohnviertel, zwischen niederen Einfamilienhäusern, ihre Vorzüge haben, daß auch an Straßengrund überhaupt gespart werden müsse, daß man im Gegensatz zu wenigen Normalbreiten besonders in großen Städten eine Fülle von Abstufungen machen muß von außergewöhnlich breiten Hauptverkehrsstraßen, bis sogar gelegentlich zu bloßen Gehwegen; man verlangt nicht mehr, daß man vor jedem Kellerloch vierspännig vorfahren kann. Man verlangt vielmehr eine weitgehende Teilung des Verkehres und des Straßentypus, man verlangt Zählungen des Fußgänger- und Wagenverkehres, nach Bedarf gesonderte Radfahrwege, Reitsteige, Lastenstraßen, in Fabrikstädten besondere Arbeiterwege mit Baumschatten, Ruhebänke, Ausweitungen für Wartehallen, geräuschloses Pflaster, hie und da Brunnen und Pflanzungen von Strauchwerk und Bäumen u. dgl. m. Diese liebevolle Vertiefung in die Einzelheiten brachte auch das Aufwerfen von einer Menge besonderer Fragen mit sich, an die man vor nicht allzu ferner Zeit einfach gar nicht dachte, so die Frage nach der richtigsten Ausbildung von Straßenkreuzungen, der Straßenführung in hügeligem Bauland, der Durchbildung konkaver und konvexer Straßen, der Verkehrsentlastung durch Parallelstraßen, der Führung von Wassergerinnen entweder an offener Straße oder mitten durch die Baublöcke, der Berücksichtigung der Wohndichte an beiden Seiten, der Berücksichtigung des Klimas, der Winde, der Besonnung, des Ortsüblichen, der Aussichtspunkte und Perspektiven, der Herstellungs- und Erhaltungskosten, der Spaziergänge und sogar der Möglichkeit stärkerer Ansammlung vor Schaufenstern ohne Verkehrsstörung, der besonderen Bedingungen der Straßenführung bei Brückenköpfen und Bahnhofplätzen, der Eignung für Straßenbahnen und von noch vielem anderen. Das alles führte zu der Überzeugung, daß mit dem hergebrachten geometrischen Schematismus des Straßenanlegens ganz gründlich gebrochen werden muß, daß möglichste Freiheit im einzelnen zu gewähren ist und daß nicht nur krummlinige Straßenzüge anerkannt werden müssen, sondern auch ungleiche Breiten, unsymmetrische Querprofile nebst gelegentlichen Unregelmäßigkeiten der Baufluchten und der Bürgersteigbreiten, wenn örtlich ein entsprechender Grund dazu vorhanden ist. Überall soll Natur und Kunst, geschichtliche Erfahrung und frisch pulsierendes Leben Hand in Hand gehen und die trockene langweilige Schablone gebrochen werden, so daß auch wieder jede Stadt je nach ihrer Lage und nationalen Eigenart auch ihren besonderen Charakter nach Anlage und Bauart erhält und nicht alle Neustädte in der ganzen Welt denselben nüchternen Ausdruck bekommen, wie aus demselben Fabriksmodell herausgestanzt. Während also auf der einen Seite die Vergangenheit der Städte zu berücksichtigen, in ihrem Sinne weiter zu schaffen ist, soll auch der andern Seite, auch den veränderten Verhältnissen Rechnung getragen werden, die sich namentlich in der Tatsache äußern, daß heute der eigene Bau durch den Besitzer seltener, die gewerbsmäßige Herstellung der Miethäuser und damit auch eine gewisse Gleichartigkeit des Äußern fast die Regel geworden ist, die in den Straßenwandungen auch einen entsprechenden Ausdruck verlangt. Hier kommt es auf eine entsprechende Gruppierung der Massen an.

Von nicht minderer Bedeutung sind aber noch eine Reihe von Fragen, die erst im Auftauchen begriffen sind, deren Bearbeitung noch kaum in Angriff genommen ist. Es sei da nur erwähnt die Frage nach der Form und der absoluten Größe der Baublöcke. In der Zeit der Normalstraßen von gleicher Breite und Lage entwickelte sich folgerecht damit zusammenhängend auch eine Normalform und Normalgröße der Baublöcke und dabei ist es im ganzen und großen bis heute auch geblieben. Gerade dieser Schematismus war aber für eine naturgemäße Entwickelung des Städtebaues von noch unheilvolleren Folgen wie der Schematismus des Straßennetzes. Gestaltet man überall dieselben Blockgrößen und Blockformen und kommen dazu noch obendrein die gleichen Bauordnungsvorschriften, dann darf man sich schlechterdings nicht wundern, daß dann bei der Bebauung nichts anderes entsteht, als das öde Einerlei des Häusermeeres von unabsehbar sich aneinanderreihenden Mietkasernen; dann muß nicht nur die Wohnung des Reichen ebenso wie die des Armen in die Mietkaserne, sondern auch der kleine Handwerkbetrieb mitsamt seinen etwaigen Kleinmotoren wandert in den Mietkasten; der Kaufladen und der Spediteur ziehen in den Mietkasten und wo ein Umladehof nicht zur Verfügung steht, verstellen und unterbinden die schweren Lastwagen den Straßenverkehr; selbst der Großhändler und Großindustrielle, wenn sein Geschäft an das Stadtinnere gebunden ist, muß in den Mietkasten

hinein und sogar Schulen, Ämter und allerlei Vereine und wer weiß, was sonst noch alles, steckt fest im Mietkasten. Dieses einförmige Städtebausystem bietet doch wahrlich kein ideales naturgemäßes Entgegenkommen gegen die so verschiedenartigen Bedürfnisse der Bevölkerung dar? Ebenso schlimm steht es bei diesem Baublockschema mit der zweckmäßigen und zugleich wirkungsvollen Unterbringung aller öffentlichen Gebäude, Brunnen und Denkmäler und was sonst noch eine individuelle Behandlung von vornherein fordert. Der freie natürliche Städtebau braucht unbedingt nebst der Individualisierung des Straßennetzes auch eine Individualisierung der Baublockformen und -Größen. Dieses wichtige Kapitel des Städtebaues ist noch vollständig neu zu bearbeiten. Es schließt das die andere Frage nach der Verwertung der bedeutenden Innenfläche großer Baublöcke in sich. Auch dieses fruchtbare Gebiet ist noch kaum in Angriff genommen worden, vorerst nur angeregt durch die hie und da vorgenommene Einführung der sogenannten „inneren, rückwärtigen Baulinie". Auch solcher Fragen, die für uns ganz neu sind, obwohl die Geschichte des alten Städtebaues auch hier bereits mustergiltige Lösungen enthält, gibt es genug und da diese eben überhaupt neues fordern, so werden wir hier auch mit der vielfach beliebten Durchschnittsmethode auf Grund von Fragebogen nicht auskommen, denn darnach schallt es aus dem Wald nur ebenso zurück, wie wir hineingerufen haben. Hier aber wird es heißen: selbst forschen, selbst denken, selbst schaffen.

Wir stehen an einem Wendepunkte auf diesem Gebiete und alles hängt davon ab, daß wir die richtige Lösung finden und nicht neuerdings auf Abwege geraten. Bei solcher Erkenntnis ist es geradezu bedrückend zu wissen, daß gerade jetzt laut und dringend der Ruf erschallt nach Neuverfassung von Bauordnungen, nach möglichst strengen und tief in alle Grund- und Bauverhältnisse einschneidenden Enteignungsgesetzen; daß gerade jetzt der Entwurf staatlicher Wohnungs- und Fluchtliniengesetze mit bindenden Verfügungen für den Städtebau in Vorbereitung sich befindet. Können denn diese Gesetze und Verordnungen jetzt, in dieser Übergangsperiode, in diesem Wirrsal der Meinungen das Richtige treffen; jetzt, wo die wissenschaftlichen Vorarbeiten noch nicht abgeschlossen, manches noch gar nicht einmal in Angriff genommen ist, wo praktische bewährte Erprobungen noch so wenige vorliegen, wo alles in Schwebe steht, wo alles erst im Ausreifen begriffen ist?!

Und doch kann man sich der Anerkennung der Notwendigkeit, daß diese Gesetze und Verordnungen erscheinen müssen, nicht verschließen, denn die jetzt noch zu Recht bestehenden sind in manchen Einzelheiten denn doch schon nicht mehr zweckmäßig, sondern entschieden veraltet, entschieden verbesserungsbedürftig, entschieden schädlich. Es muß besseres an ihre Stelle gesetzt werden.

So bleibt denn nichts anderes übrig, als mit geschlossener Kraft, mit dem Aufgebote äußerster Energie noch in letzter Stunde so viel als möglich zu erledigen und ins Reine zu bringen; und dazu eine Sammelstätte für die Einzelarbeiten aller mitbeteiligten Fachmänner zu schaffen und zugleich ein Organ zur Belehrung und Anregung aller Mitbeteiligten: das ist der Zweck unserer Monatsschrift: Der Städtebau.

Wir werden alle Teile des Städtebaues behandeln: Geschichtliches, Bibliographisches, Besprechungen neuester Veröffentlichungen und Entwürfe, Wettbewerbe, Personalien, Beantwortungen von Anfragen, Mitteilungen aller Art und vor allem Originalbearbeitungen der verschiedenen drängenden Zeitfragen des Städtebaues, alles jedoch nur im Hinblick auf die eigensten Aufgaben des Faches, also hauptsächlich im Hinblick auf Lageplanverfassung mit Einschluß der Haustypen und deren passender Unterbringung in den Baublöcken und was sonst noch damit zusammenhängt, also nur mit Ausscheidung aller derjenigen Einzelheiten, die ohnehin schon in großen Ingenieurfachzeitschriften oder Kunstblättern oder in den Zeitschriften für Wohnungswesen eine Stätte besonderer Behandlung finden.

Wir erhoffen die Mitarbeit aller unserer Fachgenossen und die Kenntnisnahme unserer Untersuchungen und Mitteilungen durch alle an der Sache Beteiligten, und wenn uns dies in hinreichendem Maße zu erringen gelingt, dann sind wir überzeugt, daß dadurch Ersprießliches und Segensreiches geleistet werden wird auf diesem großen herrlichen Gebiete des Städtebaues.

Theodor Goecke. Camillo Sitte.

NACHRUF!

Noch bevor unsere Zeitschrift zum ersten Male erscheinen konnte, ist ihr Mitbegründer, Regierungsrat CAMILLO SITTE in Wien aus dem Leben geschieden. Wer da weiß, mit welcher Begeisterung er an ihre Gründung herangetreten, mit welchen Hoffnungen er sich für ihre Entfaltung getragen, wird es als ein tragisches Geschick empfinden, das den gereiften Mann mit dem Jünglingsherzen gerade in dem Augenblicke abrief, als alles in ihm zuckte vor Freude über die herrliche Sache, für die er bis zum letzten Tage seines arbeitreichen Lebens seine Überzeugungen, seine Erfahrungen und seine Bestrebungen eingesetzt hat.

Das Titelblatt ist noch von ihm selbst erfunden, der Aufruf an unsere Leser — sein wahres künstlerisches und sozialpolitisches Programm für den Städtebau enthaltend — noch zum größeren Teile von ihm verfaßt. Zum dauernden Gedächtnis soll sein Name das Titelblatt der Zeitschrift schmücken; denn in unserer Erinnerung wird er fortleben als der Altmeister deutscher Städtebau-Kunst, zu deren Vergangenheit er uns die verschütteten Quellen wieder aufgegraben hat und zu deren Wiederbelebung er nicht nur in flammenden Worten ein unermüdlicher Anwalt, sondern auch in praktischer Betätigung als Architekt und als Preisrichter ein leuchtender Wegweiser gewesen ist.

Einer berufeneren Feder muß die Würdigung seiner vielseitigen Lebensarbeit vorbehalten bleiben. Dem Unterzeichneten aber, der den Verkehr mit dem anregenden und geistvollen Manne viele seiner schönsten Stunden verdankt, möge es vergönnt sein — und er weiß sich eins darin mit allen Mitarbeitern und Fachgenossen —, dem für unsere Sache zu früh Dahingeschiedenen bewegten Herzens nachzurufen:

„Fahre wohl, Du lieber Freund und Kampfgenosse."
Möge Dir die Erde leicht sein!

Theodor Goecke.

ENTEIGNUNGSGESETZ UND LAGEPLAN

Von CAMILLO SITTE.

Die Einführung mehr oder weniger scharfer Enteignungsgesetze ist bekanntlich eine noch viel umstrittene Frage.

Während die einen alles Heil der Stadtverwaltung, der Bodenreform, ja sogar der zweckmäßigen und schönen Ausgestaltung unserer Städte in einem denkbarst strengen und weitausgreifenden Enteignungsgesetz erblicken, so daß die Stadtgemeinde den Bebauungsplan auf möglichst große Flächen auszudehnen habe und seine Feststellung und Ausführung ausschließlich nach öffentlichen Interessen erfolgen soll und dazu die Zustimmung der Grund- und Hausbesitzer grundsätzlich nicht erforderlich wäre, bezeichnet die Gegenpartei sogar weit geringfügigere Eingriffe in die freie Verfügung über das Privateigentum an städtischen Liegenschaften geradezu als Vermögensschädigung.

Beachtenswert ist dabei schon die Zusammensetzung der Anhänger der beiden Ansichten nach ihrem Berufe. Auf Seite der Forderung möglichst strenger Enteignungsgesetze stehen nämlich fast alle Bürgermeister und Bauamtsleiter, also alle diejenigen, welche jahraus jahrein unter dem Mangel an solchen Gesetzesbestimmungen schwer zu leiden haben, denn alle Behauungspläne sind bloße Luftgebilde, wenn die Rechtsmittel zu ihrer Durchführung fehlen, und wenn oft genug sogar bloßer Eigennutz oder absichtliche Widerspenstigkeit die wohlmeinendsten Absichten der Gemeindeverwaltung vereitelt und zu einer nie versiegenden Quelle von Verdrießlichkeiten für sie werden. Wenn eine nach monatelangen Verhandlungen endlich geglückte gütliche Vereinbarung im letzten Augenblick wieder gestört wird, weil sich ein einzelner doch noch beeinträchtigt fühlt und noch um etliches höher auskaufen lassen will; wenn überall Baulücken entstehen wegen zu kleiner für sich allein unverbaubarer Besitztumsrechte; wenn sich ein einzelner entschließt sein Grundstück, trotz dessen Schieflage gegen den neuen Straßenzug, zu verbauen und dadurch die Umlegung unmöglich macht und die Anreiher der ganzen Straße zwingt nun gleichfalls schief anzubauen; dann wird es begreiflich, daß dem Stadtingenieur und Bürgermeister endlich die Geduld reißt und sie im Gesetzeszwang das einzige Mittel sehen, dieser heillosen Verwirrung zu entgehen. Zu den Freunden der Enteignung gehören noch die „Bodenreformer", aber aus ganz andern Gründen. Diese erhoffen nämlich durch zwangsweise Umlegung, Zusammenlegung und Zonen-

enteignung die Aufschließung des Baulandes und dadurch ein starkes Herabgehen der Bauplatzpreise infolge des nunmehr großen Angebotes und dadurch in weiterer Folge eine Steigerung der Baulust und ein Herabgehen der Mietpreise, also nichts geringeres als die Behebung der städtischen Wohnungsnot mit allen ihren hygienischen und sozialen Folgeübeln. Lauter Phantasien und Trugschlüsse, die bereits als solche theoretisch erkannt sind und praktisch als durchaus nicht zutreffend sich herausgestellt haben.

Zu den Gegner der Enteignungsgesetze gehören in geschlossener Reihe sämtliche städtische Grund- und Hausbesitzer und deren Vereine nebst den ihnen nahestehenden Gruppen in den gesetzgebenden Vertretungskörpern und außerdem noch die Rechtsgelehrten. Die einen aus praktischen, die andern aus theoretischen und rechtsgeschichtlichen Gründen verwerfen den hierdurch bedingten zu großen Eingriff in das persönliche Eigentum. Darin haben sie wenigstens den weitest gehenden Enteignungsgesetzen gegenüber auch sicher Recht, denn bei diesen (wie z. B. dem neuesten für Budapest) wird in der Tat das städtische Privateigentum auf Gnade und Ungnade der Gemeinde preisgegeben, was besonders gegenüber den kleinen Leuten schwer ins Gewicht fällt, auf deren unbedeutenden Hausbesitz oft genug der Betrieb ihres Geschäftes angewiesen ist und somit die Zukunft des Familienbestandes ruht. Bedenken dieser Art werden allerdings beschwichtigt durch den Hinweis darauf, daß das allgemeine Wohl höher stehe als die Wünsche und Bedürfnisse des Einzelnen; aber dennoch haben sich besonders die gesetzgebenden Faktoren dadurch nicht beruhigen lassen, sondern die Schaffung von allgemeingültigen und strengen Enteignungsgesetzen bisher vermieden oder vorläufig bloß örtlich und unter bedeutenden Beschränkungen zögernd zugelassen.

Somit steht im wesentlichen die ganze Angelegenheit noch in Schwebe und soll hier ein Beitrag zur Lösung insofern gegeben werden, als untersucht werden soll, ob es denn wirklich wahr ist, daß man ohne Enteignungsgesetz mit den Stadtregelungen und Erweiterungen nicht vom Fleck kommen kann.

Auch darüber sind ja die Ansichten geteilt. Während viele behaupten, daß man den Straßen neuer Stadtteile eine solche Richtung geben muß, daß ihre Fluchtlinien mit den Grenzen der anstoßenden Grundstücke in spitzen oder stumpfen Winkeln zusammentreffen und für die zweckmäßige Bildung des Straßennetzes ohnehin schon derart viele Bedingungen sich häufen, daß nicht noch außerdem die Anpassung der neuen Straßen an die zufälligen Grundstücksgrenzen gefordert werden kann und somit eine Umlegung als unausweichlich erscheint, sagt A. Abendroth in seinem 1901 erschienenen Buche: „Der Landmesser im Städtebau“ S. 17 ganz richtig: „Das wichtigste aber ist eine tunlichst günstige Lage der neuen Straßen zu den vorhandenen Privatbauten und Grundeigentumsgrenzen.“ Dazu kann noch die Bemerkung eines Praktikers, des Oberbürgermeisters Bötticher von Magdeburg, hingefügt werden, welcher in der 4. Sitzung der damit befaßten Herrenhaus-Kommission erklärte: „Wir in Magdeburg haben das Bedürfnis nach einem solchen Enteignungsgesetz bisher nicht empfunden, sind vielmehr mit dem Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 immer ausgekommen, obschon wir so viele Straßen durchbrochen und Straßenverbreiterungen durchgeführt haben, wie kaum eine zweite Stadt.“ Endlich Bücher (Die wirtschaftlichen Aufgaben der modernen Stadtgemeinde 1898) geht noch weiter und hält von diesen Regelungen überhaupt nicht viel, indem er sagt: „Basel ist glücklicherweise verschont geblieben von jenen Straßendurchbrüchen, welche durch andere alte Städte ihren verheerenden Einzug gehalten haben.“

Der Kernpunkt der ganzen Frage liegt in Wirklichkeit darin, ob man die neuen Straßenzüge tatsächlich so legen muß, daß sie unter spitzen Winkeln querüber die Eigentumsgrenzen durchschneiden, oder ob es möglich ist, sie an diese anzupassen. Wäre das letztere durchführbar, dann könnten auch alle Zwangsmaßregeln bis auf wenige besondere Fälle wegfallen. Die grimmige Not, ohne scharfe Enteignungsgesetze nicht durchkommen zu können, läge dann lediglich in den nach alter geometrischer Schablone schlecht verfaßten Lageplänen. Und so ist es auch, und das folgende gilt dem Nachweise dieser Tatsache.

Abb. 1.

Abbildung 1 gibt das bekannte Lehrschema wieder, welches zuerst schon von Rud. Baumeister, dem Altmeister der Städtebauliteratur, aufgestellt wurde (seither vielfach nachgedruckt) zu dem Behufe, die Unerläßlichkeit von Enteignungsgesetzen an einem Beispiele deutlich zu zeigen.

Von diesem Standpunkte aus ist dieses Beispiel auch vortrefflich erfunden, denn z. B. der Eckbauplatz des mittleren Verbauungsblockes rechts unten besteht aus nicht weniger als einem größeren und drei kleineren Baugrundzwickeln, von denen jeder einem anderen Grundeigentum angehört, drei davon verschiedenen Äckern, einer dem alten Fahrweg.

Was folgt aber aus diesem drastischen Beispiel? Daß man ein Enteignungsgesetz nicht entbehren kann? Mit

Abb. 2.

nichten! Sondern ganz im Gegenteil, daß man vernünftigerweise einen solchen Lageplan nicht machen darf, der keinerlei Rücksicht auf die vorhandenen Wege und Eigentumsgrenzen nimmt. Es fragt sich nur, ob das auch geleistet werden kann, und diese Möglichkeit soll Abbildung 2 dartun.

Ganz selbstverständlich muß die Richtung des alten Fahrweges als Straße beibehalten werden, denn jeder solche alte Weg hat seine meist mehrhundertjährige Geschichte hinter sich und bedeutet eine natürliche Verkehrsnotwendigkeit. Die zweite schon von Natur aus gegebene Linie ist die das Grundeigentum trennende Linie mn. Diese Linie muß in einen neuen Straßenzug hineingelegt werden, entweder in die Mitte desselben oder, wenn man einen mehr senkrechten Stoß der Ackerparzellen gegen die Straßenflucht wünscht, in einen S-förmig geschwungenen Straßenzug. Die Ausgleichung kann auch durch keilförmige Vorgärten geschehen oder durch Abtreppung der Straße mit Einschiebung eines kleinen sogen. Turbinenplatzes. Diese letzte Variante ist in Abbildung 2 gewählt, um zu zeigen, wie gerade hierdurch vorteilhaft verwendbare Bauplätze entstehen. Der Eckbauplatz B hat 17 m Breite auf der Schmalseite des vorhandenen Baugrundes, also gerade dasjenige Maß, welches eine gute Eckhauslösung mit guter Zimmerteilung und Treppenanlage zuläßt. Die Eckbauplätze A und C haben 18 m Breite und D sogar 25 m. Außerdem haben die Zimmerfenster in der Richtung der eingezeichneten Pfeile die sehr angenehme und daher wertvolle Aussicht in die gegenüberliegende Straßenflucht und eben deshalb keine unmittelbar herüberschauende Nachbarschaft. Grade diese Vorteile bekommt man nur durch das Versetzen der Straßenarme so, daß sie nicht nach der strengen, aber gänzlich zwecklosen Regel des geometrischen Städtebaues in einer steten graden Flucht durchlaufen. Würde man eines der vier Eckhäuser noch obendrein um 4 bis 5 m zurückversetzen und dort einen Vorgarten anordnen, an dessen Ecke auch ein Brunnen oder ein Standbild oder eine kleine Wartehalle gestellt werden könnte, so würde der kleine Platz mit geringfügigen Mitteln auch noch den Reiz des Grünen und der künstlerischen Ausgestaltung gewinnen und zweifellos auch so zur leichten Orientierung im Häusergewirre beitragen, was alles der bloßen Abliniierung regelmäßiger rechteckiger Baublöcke mangelt. Die Seitengasse EF kann gemacht werden oder auch wegbleiben, je nach dem Zusammenhange mit den übrigen Stadtgrenzen. Nun sehe man diesen Plan daraufhin an, ob da nicht sofort überall gebaut werden kann oder auch nicht, ohne Rechtsstreit, ohne Beeinträchtigung des Privateigentums, ohne Zwangsmaßregeln. Es ist sicher: zu dieser Straßenführung und Baublockbildung ist keinerlei Enteignungsgesetz nötig, jeder behält seine Eigenbestimmung, und jeder hat seinen Vorteil dabei.

Genau so wie bei diesem Beispiele verhält es sich ausnahmslos mit sämtlichen bisher überall durchgeführten und veröffentlichten Umlegungen und Zusammenlegungen mittelst Enteignung in Mainz, Heidelberg, Zürich, Manchester, Florenz, Neapel, Budapest, Agram, Ostrau, Bielitz, Brüssel u. s. f.*) Nirgends ist man bei der Planverfassung von den

Abb. 3 und 4.

Alte Parcellirung.

Olmütz

Neue Parcellirung.

Eigentumsgrenzen und sonstigen von Natur aus gegebenen Bedingungen ausgegangen, sondern überall wurde schon bei der Aufstellung des Straßennetzes mit reiner Willkür verfahren, und nur deshalb mußte auch bei der Ausführung Willkür das Werk leiten und das Zwangsverfahren eingreifen. Nur ein willkürlicher Lageplan braucht Enteignungsgesetze, ein naturgemäßer praktischer kann sie entbehren.

Man kann es oft gar nicht begreifen, bis zu welchem Widersinn das geometrische Konstruieren von Lageplänen kommen kann. Als Beispiel hierzu sei eine von berufsmäßigen Parzellierungsgeometern verfaßte und veröffentlichte Straßenführung in Olmütz der von der Stadtgemeinde festgesetzten und ausgeführten gegenübergestellt in Abbildung 3 und 4. In beiden Abbildungen bedeutet die punktierte Linie am oberen Rande die Grenze des Stadtgebietes an einer Stelle im Norden von Olmütz. Die von der Stadtverwaltung angenommene Parzellierung (Abb. 4) folgt dieser Gebietsgrenze, was doch unbedingt nötig und gradezu selbstverständlich ist. Der ältere Plan (Abb. 3) nach geometrischer Schule liniiert aber seine Baublockrechtecke auch über die Stadtgebietsgrenze fort. Soll man so etwas noch für möglich halten? Wer soll denn auf einem Bauplatz bauen, der zur Hälfte in der Stadt zuständig ist und zur Hälfte in der Nachbargemeinde? Wo soll man da Steuer zahlen? wo sein Wahlrecht ausüben? u. s. w.

Interessant ist es zu sehen, wie stetig bei der Straßenführung nach Eigentumsgrenzen Straßennetze ganz von selbst entstehen, die ganz den Typus unserer unregelmäßig gegliederten Altstädte zeigen, neben denen dann die schematischen Regelungen grade in ihrer gewaltsamen Willkür höchst auffallend erscheinen. Dies zeigt sich deutlich an den beiden auf Tafel 1 gegenübergestellten Lösungen eines

*) Eine grössere Anzahl solcher Umlegungsentwürfe ist in dankenswerter Weise veröffentlicht in dem 1897 erschienenen Werke von B. Baumeister, J. Claassen und J. Stübben: „Die städtischen Grundstücke und die Zonenenteignung“ und in dem vortrefflichen Werke von E. Genzmer: „Die städtischen Strassen 1897“.

Regelungsgebietes von Köln nördlich vom Zusammenstoß des Hohenzollern- und Kaiser Wilhelm-Ringes. Abbildung A auf dieser Tafel 1 zeigt die wirklich durchgeführte Regelung nach willkürlichem Vorgange und Abbildung B nach dem an die Besitzgrenzen sich anpassenden zwanglosen Vorgange. Gleich auf den ersten Blick hat man bei Abbildung A den Eindruck einer geometrisch geregelten Neustadt; bei Abbildung B aber den Eindruck, als ob dies ein Stück einer alten naturgemäß von selbst so gewordenen Stadt wäre. Und dieser Eindruck beruht nicht bloß auf Äußerlichkeiten, auf Täuschung, er ist vielmehr reine Wahrheit, denn die Bebauung der Altstädte ist eben wirklich so geworden, wie sie ist, weil der Anbau eben gleichfalls, wenn auch absichtslos, lediglich den Besitzgrenzen nachging und somit überall noch die alten Flurgrenzen und Ackerwege erkennen läßt.

(Fortsetzung in Heft 2.)

DER BEBAUUNGSPLAN FÜR DEN SÜDWESTLICHEN STADTTEIL VON JENA

Bearbeitet von K. Henrici in Aachen.

I. EINLEITUNG. Das Gebiet, welches der vorliegende Bebauungsplan (Tafel 3—4) umfaßt, besitzt die Eigentümlichkeit, daß es von keiner einzigen bedeutungsvolleren Landstraße durchschnitten oder auch nur berührt wird, und daß bei seiner Bebauung demnach niemals auf einen nennenswerten Durchgangsverkehr gerechnet zu werden braucht. Der einzige Weg, welcher für den äußern Verkehr etwas zu sagen hat, ist der nach Lichtenhain; aber auch wenn dieser Ort die seiner Lage nach größtmögliche Ausdehnung erfahren sollte, so würde damit doch kein derartig großer Verkehr zwischen den beiden Nachbarorten entstehen, der nicht von einer städtischen Straße mittlerer Breite getragen werden könnte. Die hohen und steilen Berge, welche das Gelände — einschließlich des kleinen Lichtenhainer Tälchens — nach Süden und Westen einschließen, setzen dem städtischen Anbau ziemlich enge Grenzen, und voraussichtlich wird niemals das Bedürfnis eintreten, über sie hinweg bedeutungsvollere Verkehrswege ins Land hinein anzulegen, da auch kein größerer Ort in der Nähe liegt, der dazu die Veranlassung geben könnte, und der nicht auf anderen bequemeren Wegen zu erreichen wäre.

Die reichbewegte Oberflächengestaltung des Geländes, mit seinen vielen steilen Abhängen, die damit verbundene Schwierigkeit der Beförderung größerer Lasten, und der Mangel an Anschlußmöglichkeit an die Eisenbahn lassen ferner das Gelände als durchaus ungeeignet erscheinen für die Anlage größerer industrieller Werke und Verkehrsanstalten, und so ergibt sich — ganz aus der Natur —, daß fast ausschließlich der Wohnungsanbau hier seine Stätte finden wird. Als dem „Westend" der Stadt zugehörig, müssen sowieso aus dieser Vorstadt alle Anlagen, die Rauchbelästigungen mit sich bringen, fern gehalten werden. Für den Wohnungsanbau besitzt das Gebiet zum großen Teil sehr vorzügliche Eigenschaften, einmal, weil es sich an der Westseite der Stadt befindet und ihm nicht von den vorherrschenden Winden die verbrauchte Stadtluft zugetrieben wird, ferner wegen seiner erhöhten, frischen und zum größten Teil sonnigen Lage, und schließlich, weil seine Gestaltung zu einer anmutig wechselvollen Anlage der Straßen einladet, die, auch ohne Aufwendung reicherer und künstlicher Mittel, zu freundlichen und malerischen Wirkungen im Stadtbilde führen wird. Gegenwärtig befinden sich zwar auf dem Gelände große industrielle Anlagen, die Glashütten und die städtische Brauerei, im Anschlusse an die Eisenbahn an der Südostseite. Bei Aufstellung des Bebauungsplanes ist jedoch die Möglichkeit ins Auge gefaßt worden, daß in näherer oder fernerer Zukunft einmal die Rauchschlote aus jener Gegend verschwinden könnten, und daß dann ein geradezu hervorragend bevorzugtes und begehrtes Wohngebiet aus dem südwestlichen Stadtteil werden würde.

Das Entwurfsgebiet umfaßt etwa 65 ha; unter Hinzuziehung des Fabrikgeländes und der schon bebauten Flächen des ganzen Stadtteiles jedoch etwa 100 ha. Nach Westen zu ist eine noch weitere Ausdehnung des Anbaues, als sie vorläufig in Aussicht genommen ist, nicht ausgeschlossen, und demnach ergibt sich, wenn man auf eine mittlere Dichtigkeit der Einwohner rechnet, die mit etwa 200 Köpfen auf 1 ha anzusetzen ist, eine Gesamtzahl von 20—25000 Seelen, die bei voller Ansiedlung bequem ihr Unterkommen in diesem Stadtteil finden können. Diese Einwohnerzahl entspricht dem Umfange einer kleinen Stadt, und in solcher tritt unabweislich das Bedürfnis für eine Anzahl öffentlicher Gebäude und öffentlicher Platzanlagen zu den verschiedensten Zwecken und Benutzungsweisen ein.

Bei dem mit Sicherheit auf alle Zeiten zu gewärtigenden stillen Wohncharakter dieses Stadtteiles, bei seiner Abgelegenheit und bei dem Fehlen eines lebhaften Durchgangsverkehrs wird dieses Bedürfnis allerdings in verhältnismäßig nur bescheidener Weise auftreten, doch ist z. B. darauf zu rechnen, daß sich die Einwohnerschaft in mindestens zwei Pfarrgemeinden teilen wird, daß mehrere Schulgebäude notwendig werden, und keinem Zweifel ist es unterlegen, daß auch sonst noch öffentliche Gebäude und Anstalten sich mit der Zeit einstellen werden. Mit der Zahl und Ausdehnung der Plätze ist auf Wunsch des Gemeinderats bis zu derjenigen Grenze gegangen, unter welche herabzugehen nicht verantwortet werden könnte.

Eine nicht unerhebliche technische Schwierigkeit in der Planlegung bereiteten die bedeutenden Höhenunterschiede im Gelände. Nach der Ministerial-Verordnung vom 7. Juli 1881 sind für die Steigung der Straßen als Grenzen $^{7}/_{1000}$ (etwa 1 : 140) und $^{56}/_{1000}$ (= etwa 1 : 18) vorgeschrieben. In dem früheren städtischen Bebauungsplan für den vorliegenden Stadtteil, sowie in den älteren und neueren bereits bestehenden Straßen der Stadt treten nicht vereinzelt Steigungen von 1 : 8 und 1 : 7 auf! In dem vorliegenden Plan ist ein Mittelweg eingeschlagen und als Höchststeigung der wichtigeren Straßen das Verhältnis von 1 : 15 angenommen, und nur an einigen wenigen ganz nebensächlichen Verbindungsstraßen, um zu große Erdbewegungen zu vermeiden, etwas darüber hinausgegangen.

Nun sind aber nicht allein große Höhenunterschiede auf kürzestem Wege durch Steigungen von 1 : 15 zu vermitteln, sondern es ist auch dafür zu sorgen, daß man von den tiefliegenden zu den hochgelegenen wichtigeren Punkten auf Umwegen mit geringerer Steigung gelangen kann. Es ist mit unfehlbarer Sicherheit anzunehmen, daß Lastenfuhrwerke stets den weniger steilen, wenn auch längeren Weg wählen werden, daß der Transport dadurch verbilligt und daß Pferde und Straßenbefestigung dabei geschont werden.

Nicht minder wichtig als die Gewinnung guter Steigungsverhältnisse ist die angemessene Breitenbestimmung der Straßen. Auch für sie sind, ebenso wie beim Nivellement, in erster Reihe die Verkehrsbedürfnisse als maßgebend zu betrachten. Die Straßen breiter zu machen, als es der Verkehr verlangt, ist erstens unwirtschaftlich, zweitens gesundheitswidrig, wie jetzt schon in weiten Kreisen anerkannt wird, und drittens von sehr zweifelhaftem Schönheitswerte.

Auf dem hier vorliegenden Gelände kommt noch hinzu, daß die Steilheit der Berghänge, an denen ein großer Teil der Straßen entlang geführt werden muß, die äußerste Beschränkung der Straßenbreiten gebieterisch fordert. Auf beiden Seiten solcher Straßen entstehen Böschungen — bergseitig steigend, talseitig abfallend — deren Größe und Steilheit mit jedem Meter Straßenbreite um ein sehr Erhebliches wächst, und namentlich eine ordnungsmäßige Entwässerung des talseitigen Anbaues bald unmöglich macht.

Das beste Mittel, um trotzdem einen ausreichenden Luftraum zwischen den beiderseitigen Häuserfronten zu schaffen und eine zu weit gehende Beschränkung in der Höhe der Häuser zu vermeiden, besteht in der Anlage von Vorgärten, die auf nur einer oder auf beiden Seiten der Straßen angelegt werden können. Es sei gleich hier bemerkt, daß in dem vorliegenden Plane von diesem Mittel zur Verbreiterung und Verschönerung der Straßenräume ausgiebiger Gebrauch gemacht ist, und zwar meist nur bergseitig, weil talseitig angelegte Vorgärten eine Abrückung der Häuser von der Straße bedingen und dadurch den Anbau und dessen Entwässerung sehr erschweren würden.

Von der Anlage von Vorgärten ist jedoch in den Straßen Abstand genommen, welche ihrer Lage nach zu Geschäftsstraßen geeignet erscheinen. Diese sind des zu gewärtigenden stärkeren Verkehrs wegen entsprechend breiter angenommen.

Im Gesamtbild der Straßen kommt es weniger auf die Schönheit architektonischer Einzelformen, als auf die malerische Gesamtwirkung an, welche nicht mit absoluten Maßzahlen festgelegt werden kann, sondern bei der es immer nur auf die Beziehungen und auf das Größenverhältnis ankommt, in welchen die verschiedenen Faktoren, die im Bilde zusammentreten, zu einander und zum Ganzen stehen. Die im vorstehenden dargelegten Erwägungen führten dazu, die einfachen Wohn- und Villenstraßen — ohne Hinzurechnung der Vorgärten — im Durchschnitt nur etwa 9 m breit zu machen, und mit der Breite der Verkehrs- oder Geschäftsstraßen im allgemeinen nicht über 12 m hinauszugehen.

Neben der Aufgabe, welche die Straßen als Träger des Verkehrs zu erfüllen haben, und gemäß der es ihnen nicht an Übersichtlichkeit und an klarem Ausdruck aller wichtigeren Verkehrsbeziehungen fehlen darf, bilden sie die Begrenzung des eigentlichen Baulandes, und sie sind deshalb so zu legen, daß sie überall zwischen sich Baublöcke einschließen, die für den jeweilig zu gewärtigenden oder anzubahnenden Anbau zweckmäßig gestaltet sind. Im südwestlichen Stadtteile kommt nur, wie schon erwähnt, fast ausschließlich der Wohnungsanbau in Frage, und zwar nur in bescheidenerer Form, da hier weder für Palastbauten noch für Villenbauten größeren Stiles die Lage als besonders günstig zu bezeichnen ist.

Da die Bevölkerungszunahme in Jena, dessen Einwohnerzahl sich in den letzten 10 Jahren etwa verdoppelt hat, in außergewöhnlich raschem Tempo vor sich geht, und die für den Wohnungsanbau zur Verfügung stehenden, von der Stadt leicht erreichbaren Gelände sehr beschränkt sind, so erscheint ein äußerst haushälterisches Verfahren mit dem Grund und Boden überdies dringend geboten. Von der mancherortes beliebten offenen Bebauung, ist deshalb, zumal die gesundheitlichen Vorzüge des sog. Wichsystems neuerdings mit Recht bestritten werden, für den schlichten, einfacheren Wohnungsbau zu Gunsten der geschlossenen Bauweise unter der Voraussetzung der Vorzug gegeben, daß das Blockinnere möglichst unverbaut bleibt. Dieser Voraussetzung kann aber leichter bei weniger tiefen Baublöcken, wo die Verbauung des Hinterlandes von selbst ausgeschlossen zu bleiben pflegt, als bei tiefern Baublöcken entsprochen werden, wo es dazu besonderer gesetzlicher Regelungen bedarf. Soweit der Verfasser sich über die in Jena herrschenden Gepflogenheiten zu unterrichten vermochte, liegt bisher eine Neigung zur Ausschlachtung des Baulandes mit Hintergebäuden nicht vor; sie wird aber unzweifelhaft bei der starken Wohnungsnachfrage geweckt werden, sobald sich dazu die Gelegenheit darbietet. Auf Grund dieser Erwägungen, und unter Berücksichtigung der, von 10–12 m üblichen und im allgemeinen bewährten, Gebäudetiefe gelangte Verfasser zu einer Durchschnittstiefe der Baublöcke von 40–60 m, während in dem früher von der Stadt aufgestellten Bebauungsplan die obere Grenze bis zu etwa 90 m hinaufreicht. Es dürfte sich empfehlen, gleich im Bebauungsplan für jeden einzelnen Baublock die inneren Baugrenzen festzulegen, wofür die im Übersichtsplan rot angelegten Flächen zur Anleitung dienen mögen. Bei der reichbewegten Oberfläche des Geländes und den sich daraus ergebenden vielfachen Krümmungen der Straßen war es natürlich nicht möglich, Baublockfiguren von vollkommener Regelmäßigkeit zu erzeugen. Es wurde jedoch großer Wert darauf gelegt, daß möglichst überall vollwüchsige, rechtwinkliche Ecken entstanden, und daß in den für geschlossene Bebauung vorgesehenen Stellen schmal und spitz zulaufende Baublockfiguren tunlichst ausgeschlossen blieben.

Die Vorgärten sind im Plane mit punktierten roten Linien eingefaßt; da, wo offene, villenartige Bebauung vorgesehen ist, sind auch die Baufluchtgrenzen mit punktierten Linien gezeichnet.

II. DIE GLIEDERUNG DES PLANES AUF GRUND DER BEGRENZUNG, DER NATÜRLICHEN BODENGESTALTUNG, DER ZUGÄNGE UND DER VERKEHRSBEZIEHUNGEN DES STADTTEILES. Zur Erschließung des von der Weimar-Geraer Eisenbahn abgeschossenen Stadtteiles sind kaum andere und besser gelegene Zugänge zu finden, als sie jetzt schon in den Straßen-Unter- und Überführungen bestehen, und es wird nur darauf ankommen, je nach Bedarf eine demnächstige Vergrößerung und Vervollkommnung dieser Verbindungsstellen herbeizuführen.

Der Zahl nach beschränken sich die Zugänge an der Stadtseite auf fünf, nämlich: 1. die schwarze Brücke, 2. die

Unterführung des Magdelstieges, 3. die Forstwegbrücke, 4. die Galgenberg-Unterführung, 5. die Schweizerhöhen-Unterführung.

Die nach der südlichen Landesgrenze belegene Unterführung des Sandweges muß vorderhand außer Betracht bleiben, weil sich der Voraussicht nach eine notwendige Bahnhofserweiterung über sie hinweg erstrecken wird, und weil ferner das Entwurfgebiet zu dieser Unterführung nicht in unmittelbarer Beziehung steht.

Auch die schwarze Brücke besitzt, schon wegen ihrer niemals ganz zu beseitigenden schwierigen Zugänglichkeit von der Stadt her, keine hervorragende Verkehrsbedeutung für das neue Stadtviertel. Ihre Verlegung in südlicher Richtung ist nach den mit dem Gemeinderat getroffenen Verabredungen vorgesehen, und ein auf der Höhe entlang zum südöstlichen Ende des Entwurfgebietes führender Fahrweg von 8 m Breite, der vielleicht mit einer Baumallee zu versehen wäre, in den Plan aufgenommen. Eine mäßige, ununterbrochene Steigung gab für seine Lage die Richtschnur.

Als eigentliches Hauptportal zum ganzen Stadtteil ist dagegen die Unterführung des Magdelstieges anzusehen, und in der sicheren Voraussicht, daß mit der Zeit sich hier ein sehr starker Verkehr entfalten wird, empfiehlt Verfasser, es an dieser Stelle von vornherein an nichts fehlen zu lassen, was dem bequemen Ein- und Austritt dienlich werden kann. Der untere Teil des Magdelstieges zusammen mit dem Magdelstiegplatz muß sich als geräumiger Eintrittsflur, von dem aus sich die weiteren Verkehrswege verzweigen, diesem Portal anschließen und es ist gewiß nicht zu viel, wenn man der Straße zwischen der Unterführung und dem Platze die Breite von etwa 18 m gibt, da sich hier die einzige Stelle befindet, an der von allen Seiten der Verkehr zusammenströmen und erheblichere Ansprüche an Geräumigkeit erheben wird. Ganz sicher werden hier mit der Zeit ansehnliche Geschäftshäuser entstehen und wird von hier die Gelegenheit zum stillen Wohnen zurückgedrängt werden.

Die nun folgenden Zugänge: die Forstwegbrücke und die Galgenberg-Unterführung haben für den großen Verkehr wieder geringere Bedeutung, weil für erstere die zu großen Straßensteigungen, inmitten deren sie sich befindet, wohl etwas vermindert, aber nicht behoben werden können, die letztere ihrer untergeordneten Lage wegen.

Dagegen tritt mit größerer Wichtigkeit die Schweizerhöhen-Unterführung wieder auf. Sie hat die Rolle eines Seitenportals zu übernehmen und ist in demselben Sinne, wenn auch in kleinerem Maßstabe, zu behandeln wie der Magdelstiegzugang. Auch hier ist, wie dort, mit einer Platzanlage ein Raum geschaffen, auf welchem das Verkehrsleben des nördlichen Teiles der Vorstadt seinen Sammelpunkt findet.

Nach Westen zu bildet der hochansteigende Bergwall mit seinen Hängen und Höhen ein parkartiges Hinterland zu der ganzen Niederlassung. Nach dieser Seite werden sich die Straßen und Wege allmählich verlaufen, ohne von außen her dem Wohngebiet irgend welches besondere Leben zuzuführen. Nur nach Süden hin eröffnet sich die äußere namhaftere Verkehrsbeziehung zu dem Nachbarort Lichtenhain, von der schon zu Anfang die Rede war.

Durch die beiden Höhenrücken, die als Bergausläufer in das Gelände vortreten, und von denen der nördliche im Galgenberg gipfelt und der südliche die Glashüttenwerke trägt, wird das Gebiet so gegliedert, daß zwei südlich und zwei nördlich gerichtete Bergabhänge sich bilden, die gegen die westliche Bergwand verlaufen. Topographisch ist jedoch nur der Galgenbergrücken von größerer Bedeutung, während der Glashüttenberg nicht solche Höhe und Steilheit erreicht, daß seine beiden Hänge eine stark ausgesprochene Trennung erfahren.

Die vom Magdelstieg südseitige Hälfte des Entwurfgebietes ist daher als ein ziemlich einheitliches Bauland aufzufassen, wogegen die vom Magdelstieg nordseitige Gebietshälfte durch den Galgenberg in zwei ganz verschiedenartige Teile zerlegt wird. Der südliche Teil ist noch dem Magdelstiegtale zuzurechnen, der nördliche bildet dagegen ein Bereich für sich mit ganz besonderen Eigentümlichkeiten. Das Tal, in welchem der Magdelstieg emporführt, ist recht eigentlich der Kern des größeren südlichen Teiles des Entwurfgebietes. Als Fortsetzung der Weimar-Geraer Bahnhofstraße vermittelt der Magdelstieg die Hauptverbindung mit der Altstadt und wird dadurch zur wichtigsten Verkehrsader der ganzen Vorstadt.

Der diesem Mitteltale noch zugehörige Südabhang des Galgenberges bietet in seinen oberen Teilen die verhältnismäßig günstigen Lagen für einen herrschaftlichen Wohnungsanbau — womöglich in Villenform — dar, womit ja auch von Osten her schon der Anfang gemacht ist.

Es herrscht die Ansicht, daß die ganze südliche Hälfte der Vorstadt, vom Magdelstieg an gerechnet, vorwiegend zum Anbau mit Kleinwohnungen für den Arbeiterstand sich eigne, was auch sicher der Fall ist, solange diese Gegend von den großindustriellen Werken beherrscht bleibt. Die Vorzüge dieser Lage, namentlich auf den südlich nach Lichtenhain zu wieder abfallenden Flächen, sind jedoch so groß, daß auch ein vornehmerer Anbau hier Platz greifen könnte. Die ausgesprochene Neigung der Einwohner Jenas, sich weitab vom Getriebe des Stadtlebens anzusiedeln, wobei ja auch schon Lichtenhain als Villensiedlung eine Rolle spielt, dürfte schwer zu unterdrücken sein. Der Stadtverwaltung bereitet sie aber zweifellos recht viel Mühe und Sorge, und zur Füllung des Stadtsäckels ist sie sicher auch nicht dienlich. Daher wird es sich empfehlen, zwar mit ihr zu rechnen und ihr etwas entgegenzukommen, zugleich aber sie in Bahnen zu lenken oder in Grenzen zu halten, innerhalb deren die städtische Obhut noch möglich bleibt. Dies kann nur dadurch geschehen, daß in möglichst engem Anschluß an die Stadt durch geeignet angelegte und eingerichtete Straßen baureife Grundstücke geschaffen werden, die zu landhausmäßiger Ansiedelung ihrer Lage nach passen und dazu einladen. Der Lichtenhainer Oberweg darf wohl als eine Straße dieser Gattung aufgefaßt werden und ist dementsprechend im Plane als Alleestraße behandelt. In Ansehung der Möglichkeit einer in ferneren Zeiten eintretenden Umwandlung des Glashüttenbereiches zu Bauland für Wohnzwecke ist weiter auch die Straße 200 mit einer einseitigen Baumallee bedacht, wobei auch ihre später vielleicht notwendige Verlängerung in das Lichtenhainer Gebiet hinein und ihre dadurch gesteigerte Verkehrsbedeutung in Rücksicht gezogen wurde. —

Mit dem Namen Schweizerhöhen-Viertel soll das ganze Gelände bezeichnet sein, welches sich nordseitig von der Mittellinie des Höhenrückens des Galgenberges und deren Verlängerung nach Ost und West befindet. Es macht jedenfalls, bezüglich seiner Lage den Himmelsrichtungen gegenüber und wegen der Steilheit der Bergabhänge, aus denen

es besteht, den für den Anbau ungünstigeren Teil des Entwurfgebietes aus, und seine Erschließung ist mit nicht geringen Schwierigkeiten verknüpft. Trotzdem besitzt es in einigen seiner Lagen, besonders an den nach Osten zu abfallenden Berghängen, manche Vorzüge, welche namentlich in dem Schutz vor westlichen Winden und in der reizvollen Aussicht, die man dort genießt, bestehen. Der unmittelbare Anschluß an die in lebhaftester Entwicklung begriffene Weststadt sichert diesem Viertel ferner eine gewisse Lebenskraft. Schon aus technischen Gründen müssen die Straßen in diesem Viertel in ihren Breiten auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben. Von lebhaftem Verkehr auf ihnen kann niemals die Rede sein, und es kommt nur darauf an, ihre Steigungsverhältnisse erträglich zu gestalten und dem Viertel durch künstlerische Behandlung auch seine eigene Anziehungskraft zu verleihen. Die zugleich praktische Ausnutzung der schroffen Höhenunterschiede leistete dem allen Vorschub, und so glaubt Verfasser z. B. mit dem sogen. Tatzendplatze und dessen Umgebung die Grundlage zu einem Stadtbilde geschaffen zu haben, welches an malerischen Reizen nichts zu wünschen übrig lassen wird, ohne daß dafür die Aufwendung künstlicher und kostspieliger Mittel bedingt würde.

Zu einer besonderen Betrachtung fordert noch der steile nördliche Hang des Galgenberges heraus, der dem Anbau die größten Schwierigkeiten entgegensetzt. Zugleich nimmt er im Antlitz der ganzen Stadt Jena eine sehr gewichtige Stelle ein, sofern man den Galgenberg als seine kräftig vorspringende Nase bezeichnen könnte. Auf das Gedeihen üppigen Pflanzenwuchses ist an seinem nördlichen Abhang nicht zu rechnen, und ihn kahl liegen zu lassen, würde zu einem unwirtlichen Eindrucke führen. Der Verfasser bringt deshalb in Vorschlag, die Bebauung so in die Wege zu leiten, daß drei Zonen entstehen, von denen die mittlere mit geschlossenen Häuserreihen zu bebauen ist und die beiden andern etwas flacheren Zonen mit offener Bebauung eine freundliche gartengrüne Einfassung der ersteren abgeben. Das ganze Bild ist mit einer Parkanlage bekrönt gedacht, aus der sich ein hochragendes Bauwerk, die ganze Landschaft beherrschend, erheben müßte. Ob man zu diesem architektonischen Ausrufungszeichen einen Bismarckturm, oder einen Aussichtsturm in Verbindung mit einem Vergnügungslokal, oder eine Kirche wählen soll, muß natürlich weiteren Überlegungen und Entschließungen vorbehalten bleiben.

Es erübrigt noch mit einigen Worten der Lage zu gedenken, welche an dem westlichen großen Bergabhang entlang den äußern Saum der ganzen Südweststadt bildet. Hier bot sich durch die Bodengestaltung Veranlassung zur Anlage einiger langgestreckter paralleler Straßenzüge, die eine kürzeste Verbindung der Schweizerhöhen-Unterführung mit dem Lichtenhainer Oberweg herstellen, und die, der Wellenform des Bergabhanges sich anschmiegend, sehr bequeme Steigungsverhältnisse aufweisen. Auch sie gehören zu den Straßen, welche vermöge ihrer schönen Lage zu einem bessern landhausmäßigen Anbau einladen, und die dabei den Vorzug der leichten Erreichbarkeit und des unmittelbaren Anschlusses an die Stadt besitzen, sobald der Magdelstieg, der Forstweg und die Forsthöhle zu ordnungsmäßigen städtischen Straßen ausgebaut sein werden. Namentlich ist die Straße Nr. 212 zu einer anmutigen Promenadenstraße zu machen versucht.

III. AUSGESTALTUNG DES PLANES IM EINZELNEN. Im Vorstehenden haben der Magdelstiegplatz und der Tatzendplatz schon Erwähnung gefunden als Eintrittsräume der beiden durch den Galgenberg von einander getrennten Stadtviertel. Ihre Lage ist so gewählt, daß sie zu Sammelpunkten des bürgerlichen Verkehrs, besonders auch zu Marktzwecken, sich eignen werden, und dementsprechend ist jeder von ihnen mit einem öffentlichen Gebäude in bevorzugter Stellung bedacht, welches ihre Bedeutung charakterisiert. Bei beiden Plätzen ist die Anordnung getroffen, daß die Hauptflächen fast wagrecht liegen bleiben, während die Straßen (beim Magdelstiegplatz beiderseitig, beim Tatzendplatz einseitig) rampenförmig ansteigen. An den oberen Enden der letzteren sind kleine Treppenanlagen vorgesehen, die zu den Platzflächen hinabführen. Der Grundfläche des Tatzendplatzes schließt sich unmittelbar die mit No. 244 bezeichnete Sackgasse an, die ihren Abschluß in einer stattlichen, zur Straße 231 hinaufführenden Treppenanlage findet. Mit einigem Geschick werden sich aus diesen, lediglich der Zweckmäßigkeit dienenden Anordnungen höchst reizvolle malerische Partien im Stadtbilde entwickeln lassen.

Verfasser denkt sich, daß die genannten öffentlichen Gebäude die einen und andern der folgenden Räumlichkeiten aufzunehmen hätten: 1. ein Post- und Telegraphenamt mit Fernsprecheinrichtung, 2. ein Polizeiamt mit Polizeiwachtstube und etwaiger Dienstwohnung, 3. eine Steuerhebestelle, 4. Räume für Armenpflege, Ausweisamt und dergl., 5. eine Feuerwache mit Spritzenhaus, 6. Auktionsräume bezw. Leihhauseinrichtung, 7. eine Wage, 8. Versammlungsräume für Wahlzwecke und dergl., 9. einen Ratskeller etc. etc.

Ein solches Gebäude (Amtshaus genannt) würde den Charakter eines kleinen Rathauses an sich tragen. Ein Uhrturm, der nur ganz bescheiden zu sein braucht, müßte das Haus als ein kommunales öffentliches Gebäude kennzeichnen, und damit würde für den Platz ein Schmuck wiedergewonnen sein, von dem man sich in modernen Stadtanlagen leider ganz hat entwöhnen müssen.

Inmitten der beiden Hälften, in welche das Entwurfgebiet durch den Magdelstieg zerlegt wird, befinden sich der Lichtenhainer und der Forstweg-Platz. Sie eignen sich ihrer Lage nach, um als Spiel- und Promenadenplätze zu dienen, und sind in erster Reihe für die Errichtung größerer Schulgebäude in Betracht zu ziehen. Auch empfiehlt es sich, sie in angemessener Weise mit Bäumen zu bepflanzen, was bei den beiden zuerst besprochenen Marktplätzen besser ausgeschlossen oder auf einzelne Gruppen beschränkt bleibt. Beim Lichtenhainer Platz war, wegen des schon fortgeschrittenen Anbaues an der Lichtenhainer Straße, besonders wegen der neuesten Baubewilligungen an ihrer westlichen Verlängerung, die unwillkommene Straßenkreuzung in den nordseitigen Ecken nicht mehr zu umgehen. Der Platz verliert dadurch die Geschlossenheit, die allen solchen städtischen Plätzen eigen sein sollte. Eine Bereicherung erfährt er jedoch durch den sich ihm nach Südosten zu anschließenden kleinen dreieckigen Platz, welcher namentlich das Eckgrundstück des Baublockes No. VI zu einem bevorzugten macht. Da zudem dieses Grundstück sich im Besitz der Stadt befindet, so empfiehlt sich dringend, es für einen Kirchenbau oder ein sonstiges Monumentalgebäude, welchem der Lichtenhainer Platz als Vorplatz zu dienen

haben würde, aufzubewahren. Beim Forstweg-Platz liegt noch vom Anbau unberührtes Bauland vor, und hier konnten die Straßenmündungen, trotz ihrer großen Zahl, so gelegt werden, daß beim Betreten des Platzes dessen geschlossene Raumwirkung gewahrt bleibt. Hier bietet sich namentlich der Baublock XXXIII als günstig zur Errichtung eines stattlichen öffentlichen Gebäudes dar, und zwar dürfte sich diese Stelle besonders gut zu einem großen Schulgebäude eignen, weil der genannte Baublock für die Anlage eines hinter dem Hause befindlichen Spielplatzes die nötige Tiefe besitzt. Auch den Baublock No. LV, welcher sich im städtischen Besitz befindet, empfiehlt Verfasser zur Errichtung eines öffentlichen oder jedenfalls monumental zu behandelnden Gebäudes aufzubewahren, womit dann dem Forstweg-Platz gleichfalls eine stattliche Erscheinung gesichert würde.

Es ist gewiß nicht zuviel damit geschehen, daß für den ganzen südwestlichen Stadtteil im Bebauungsplan eine größere öffentliche Gartenanlage aufgenommen wurde, und hierfür konnte, schon der unvergleichlich schönen Aussicht wegen, keine andre Stelle mehr in Frage kommen, als der Gipfel des Galgenberges. Es darf auch wohl behauptet werden, daß diese Stelle zu nichts anderem sich besser eignet, als zu einer Erholungsanlage, und ohne sonderlich große Anstrengungen würde es möglich sein, hier einen Platz für Volksfeste herzurichten, der seines Gleichen suchte. Dazu müßte allerdings auf der Höhe ein größeres Planum geschaffen werden, wie es andeutungsweise in den kleinen Übersichtsplan eingezeichnet ist.

Einige kleine bescheidene Vermittelungsplätze ergaben sich bei der Planlegung verstreut im ganzen Entwurfgebiet. Sie gewinnen namentlich bei der Breitenbeschränkung der Straßen Bedeutung als Wendeplätze für den Fuhrverkehr, sie spielen aber zugleich eine sehr große Rolle im Stadtbilde, dem sie zu wechselvollen Raumwirkungen verhelfen. Man liebt neuzeitlich solche kleine „Squares" mit Blumenbeeten und Strauchanpflanzungen zu schmücken. Verfasser gibt jedoch einzelnen Bäumen und Baumgruppen, die an solchen Stellen alt und groß werden können, entschieden den Vorzug. Auch zur Aufstellung von Monumenten — Brunnen, Statuen, Ruhebänken und dergl. — eignen sich die meisten dieser Plätzchen, und wenn man sich vergegenwärtigt, wie schwer es ist, für solchen Schmuck in modernen Stadtvierteln mit ihren schnurgeraden Straßen geeignete Stellen zu finden, und wie die Poesie alter Städte zum guten Teil darauf beruht, daß man auf Schritt und Tritt solchen Erzeugnissen der Volkskunst begegnet, so wird man zugeben, daß unsere Zeit sich einer schweren Unterlassungssünde schuldig macht, wenn sie dem nicht nacheifert.

Es wurde zu Anfang schon hervorgehoben, daß nach völliger Besiedelung der Südwestvorstadt deren Einwohnerschaft voraussichtlich in mindestens zwei Pfarrgemeinden geteilt werden würde, daß also mindestens zwei passende Kirchplätze vorzusehen seien. Für einen der beiden ist mit dem Bauplatz in Baublock VI am Lichtenhainer Platz gesorgt, für den anderen hat Verfasser eine Stelle in erhöhter Lage an der Westseite des Tatzendplatzes ausersehen. Die Kirche oder das Gemeindehaus würde hier, wie es sich gehört, im Schwerpunkt des Schweizerhöhen-Viertels liegen, und mit dem „Amtshaus" zusammen den Platz beherrschen. Die Physiognomie des ganzen Viertels würde dadurch zu einem würdigen Ausdruck gelangen und davor bewahrt bleiben, als eine „partie honteuse" in die Erscheinung zu treten. Dies ist von großer Bedeutung, da voraussichtlich dieses Viertel keine große Anziehungskraft für einen vornehmeren Anbau ausüben wird, da aber doch der beliebte Ausflug zur Schweizerhöhe die ganze Einwohnerschaft mit ihm in häufige Berührung bringt.

Auch mit der Wahrscheinlichkeit, daß mindestens zwei größere Schulen mit der Zeit notwendig werden, war zu rechnen, und nachdem vorstehend ebenfalls eine derselben am Forstweg-Platz ihre Stelle angewiesen bekommen hat, ist noch die Wahl des Bauplatzes für die zweite kurz zu begründen. Dieser befindet sich ganz in der Nähe des Lichtenhain - Platzes im Baublock XVI in verhältnismäßig stiller Lage inmitten des Lichtenhain-Viertels, bildet mit getrennten Spielplätzen vor und hinter dem Hause einen von Straße 214 zu Straße 216 reichenden vollen Ausschnitt des Baublockes und besitzt den Vorzug, etwa zur Hälfte bereits Eigentum der Stadt zu sein.

Außer den Bauplätzen für die im vorstehenden namhaft gemachten öffentlichen Gebäude sind im kleinen Übersichtsplan noch einige andere Stellen mit stärkerer Umrandung hervorgehoben, die sich ebenfalls 'einer bevorzugten Lage erfreuen und zur Bebauung mit hervorragenden Gebäuden öffentlichen oder privaten Charakters einladen. Diese werden im Stadtbild einen gewissen Reichtum der Eindrücke hervorzaubern, erst recht, wenn im übrigen Anbau die größte Schlichtheit und Einfachheit herrscht, was den Verhältnissen entsprechen würde und bestens zu empfehlen ist.

Da es nicht möglich war, mit unmittebar hinauf führenden Fahrstraßen die steilen Bergabhänge zu überwinden, sind für Fußgänger an verschiedenen Stellen, z. B. innerhalb der Baublöcke XL, L, LII, LXVII, LXVIII Fußwege mit Treppenanlagen vorgesehen, wobei es hauptsächlich darauf ankam, die Galgenberghöhe von allen Seiten her auf möglichst kurzem Wege erreichbar zu machen. Der Treppenanlage am Südende der Straße 244 ist bereits vorher Erwähnung geschehen.

RÜCKBLICKE AUF DIE DEUTSCHE STÄDTE-AUSSTELLUNG IN DRESDEN

Von Theodor Goecke, Berlin.

Wieder einmal in Dresden angekommen, eilte ich noch abends spät auf die Brühlsche Terrasse. Wie aus einer barocken Wolkenkulisse schien der Mond durch die Laterne der Frauenkirche, und willig überließ ich mich dem Zauber des glanzvollen Städtebildes an der Elbe. Die Lichterreihen der Ufer und Brücken mit den fast geisterhaft hin- und herübergleitenden Straßenbahnwagen, die grotesken Umrißlinien der gegenüber im Schatten liegenden Bauwerke, der

rauschende Strom selber und in weiter Ferne die Lichtpunkte an der Berglehne! Mir fiel wieder bei, wie ein Kollege beinahe ein Jahr zuvor von der prächtigen Maximilianstraße in Augsburg meinte, so etwas könne man nicht machen, das müsse von selbst entstehen. Von selbst, wie ein Naturgebild etwa? Gewiß gibt es nüchterne Städte, wie öde Landschaften, und zur Schönheit berühmter Städtebilder hat oft die Natur das beste mit beigetragen. Aber den Platz, auf dem die Stadt entstanden, hat doch der Menschengeist ausgewählt, abgesehen von den fürstlichen Städtegründungen der Barockzeit in Erwägung der zweckmäßigsten Lage als Festung, als Marktplatz, als Zollstätte usw., und die möglichst vollkommene Anpassung an den praktischen Zweck unter Benutzung der von der Natur gebotenen Hülfsmittel hat jene Kunstwerke gezeitigt, die darum noch keine zufälligen Ergebnisse sind, weil sie nicht in neuzeitlichem Sinne vorher bedachte waren.

Den sich anspinnenden Gedanken über die Frage, ob und inwieweit die älteren deutschen Städte planmäßig angelegt worden sind, behalte ich mir vor, bei nächster Gelegenheit weiter nachzugehen; diesmal fehlt es an Raum dazu in unserer Zeitschrift. Zugestanden, daß es früher keine Bebauungspläne gegeben habe, wie wir sie heute aufstellen, so ist damit doch noch nicht gesagt, es seien überhaupt keine Straßennetze ausgesteckt worden. Im Gegenteil, daran wird kaum zu zweifeln sein; nur das Verfahren bei der wirklichen Anlage von Straßen war ein anderes — etwa so, wie der nach einem Leitfaden freisprechende Redner verfährt. Der Lageplan gab die allgemeine Richtschnur; im Einzelnen regelte man aber die Fluchten von Fall zu Fall. Dies hat den alten Stadtbildern den malerischen Reiz verliehen. Die Grenzverhandlungen mit den Nachbarn fanden ohnehin mündlich an Ort und Stelle statt und ebenso vermochte auch die Behörde besonderen Wünschen der Bauherren entgegen zu kommen. Nicht die Straßenflucht bezwang also damals den Bau, sondern der einzelne hervorragende Bau half die Straßenflucht mitbestimmen.

Wir haben heute alles vorher zu bedenken, den Bebauungsplan auf lange Zeit im voraus festzulegen. Um so mehr hätten wir deshalb die Unterscheidung der verschiedenartigen Bebauungsverhältnisse vorzubereiten; das geht aber nicht auf Grund eines jedermann gleiche Rechte verleihenden Straßenschemas, sondern nur dadurch, daß die Möglichkeit geboten wird, auf besondere Bauabsichten von Fall zu Fall eingehen zu können. Auf diese Weise würde die küustlerische Gebundenheit des modernen Bebauungsplanes, dessen Fluchtlinien, einmal festgesetzt, nur schwer verrückbar sind, wieder auslösbar.

Auch soll man es doch nicht Zufall nennen, wenn Stück um Stück an das Stadtbild gefügt wird, nach Bedarf, aus Zweckmäßigkeit, aber auch unter Berücksichtigung des Vorhandenen sich der Umgebung anpaßend, das Ganze bereichernd. Die Einheitlichkeit besteht hier nicht in einem bis ins einzelne hinein vorbedachten Plane, sondern in der steten Rücksicht auf das Überlieferte, auf die Einordnung des Einzelzwecks in die Gesamterscheinung. Wird jeder einzelne Bauzweck in möglichst vollkommener Weise erfüllt, so gibt auch die Zusammenfassung zu einem Gesamtzwecke den Ausdruck einer vollendeten Zweckmäßigkeit, die eben als Grundlage der Schönheit empfunden wird. Natürlich kommt es dabei auf das Wie, auf das persönliche Empfinden und Können des Einzelnen und zwar des Bauherrn sowohl, wie des Architekten, auf die Einsicht der die Bautätigkeit regelnden Gemeinde an; und darin stehen wir heute auch schlechter da, nachdem uns die Gewerbefreiheit ein im künstlerischen Sinne vielfach fragwürdiges Unternehmertum gebracht hat und die Selbstverwaltung nicht immer dem Einflusse von Laien und wirtschaftlichen Interessengruppen zu widerstehen vermag. Die Folge war eine wachsende polizeiliche Bevormundung, die, bösen Geschäftsauswüchsen vorzubeugen, nun auch gesunde Kunsttriebe an der Entfaltung hemmt.

Wenn der Graf Brühl alte Festungswerke dazu benutzte, um seine berühmte Terrasse zu schaffen, so ist die damit erreichte Wirkung kein Zufall, sondern ein sorgfältig vorher überlegtes Werk, und sicherlich hatte auch Georg Bähr die Kuppel der Frauenkirche mit Bewußtsein in das Stadtbild eingefügt. Man knüpfte eben an die Natur, an das Gegebene an, ordnete das Neue dem Bestehenden ein, auch wenn die Architekten dabei eine andere Sprache redeten, einen anderen Stil anwandten. Darin liegt die Kunst, die wir lange Zeit hindurch vergessen hatten — unbekümmert um das Gewordene sind oft genug die vielgestaltigen Anforderungen des Verkehrs erfüllt worden, rücksichtslos gegen die Vergangenheit und gewalttätig gegen die Natur. Die Plötzlichkeit in der Entwicklung unserer Städte hat unsere Techniker fast unvorbereitet getroffen; es fehlten praktische Erfahrung und künstlerische Anschauung, wissenschaftliches Rüstzeug zur Vertiefung in die Aufgabe. Städtische Straßen wurden wie Chausseen behandelt. Formale Äußerlichkeiten überwogen, und so kamen wir mit Hilfe des Landmessers zum Schematismus. Bei solchen Bebauungsplänen mochte der einzelne Architekt sein Gehirn noch so sehr nach eigenartigen Gedanken zermartern — seine Mühen mußten im Hinblick auf das Stadtbild im ganzen vergebliche sein.

Am anderen Morgen stand ich vor den vorbedachten Plänen deutscher Stadterweiterungen in der Städteausstellung, die mehr eine Bauausstellung der Städte war, in der der Städtebau einen großen Raum einnahm. Stadt-Grundrisse in Modellen, Schichtenplänen und gewöhnlichen Lageplänen in stattlicher Zahl, dazu einige Modelle und Schaubilder von ganzen Stadtansichten, vom Aufbau einzelner Stadtteile und Baublocks zeigten den modernen Städtebau in seinen verschiedenen Entwickelungsstufen nebeneinander, zum großen Teil noch in den Banden eines platten Schematismus, an manchen Stellen aber auch im Ringen nach natürlicher und individueller Gestaltung und zu einem kleineren Teile endlich in künstlerischer Reife. Merkwürdigerweise ist die Gastgeberin selber, die Stadtgemeinde Dresden, in deren Mauern man sonst fast auf Schritt und Tritt — wovon auch die gleichzeitige Kunstausstellung Kunde gab — ein frisches Streben nach neuen Idealen, nach künstlerischen Zielen beobachten kann, mit ihrem Bebauungsplan noch an der „Chaussee" kleben geblieben und da, wo sie versucht hat, einmal einen Seitensprung zu machen, wie in dem Teilplane für Räcknitz, auf böse Abwege geraten. Auch der in einem anschaulichen Modell vorgeführte Durchbruch der König Johann-Straße zeigt deutlich, wie man solche alte Stadtteile nicht umbauen soll. Jedoch nicht hiervon und anderen ähnlichen Leistungen will ich sprechen, sondern nur das Gute und Schöne der Ausstellung hervorheben, noch einmal im Bilde vorführen, ohne damit allerdings den Anspruch auf Vollständigkeit zu machen, da die

einzelnen Abteilungen der Ausstellung nicht scharf genug gegen einander abgegrenzt waren, um Zusammengehöriges auch immer beisammen zu finden; dabei ließ sich leicht etwas übersehen.

Zunächst haben mich die Einzelpläne aus München angezogen. Sie zeigen, wie man auch heute noch bei weiter Voraussicht günstige Lösungen für die zukünftige Bebauung vorbereiten kann, indem man die allgemeinen Baumöglichkeiten sorgsam erwägt und zur Verwirklichung der wahrscheinlichen und erwünschten durch entsprechende Blockformen, eigenartige Straßenecken usw. einladet, wie man dabei aber auch gleichzeitig Lösungen von Fall zu Fall herbeizuführen vermag, indem man schwebende oder in baldiger Aussicht stehende Bauabsichten mit in den Plan hineinzieht, und ihnen damit gute Plätze vorbehält, wie den öffentlichen Gebäuden, Theatern, Kirchen usw.

Betrachten wir zunächst in Abbildung A auf Tafel 5 den langen Zug der Arnulfstraße, die sich zwischen der Nymphenburger Straße und dem Centralbahnhofe in sanfter Doppelschwingung nach Westen hin erstreckt. Sie nimmt zuerst die Schulstraße auf, die leicht gekrümmt ist, um sie rechtwinklig einmünden zu lassen. Dann wird sie etwas schief überkreuzt von der breiteren Donnersbergstraße, deren Ecken, und zwar an den stumpfen Winkeln, durch Zurücksetzen der Baufluchten, also bei gleichzeitiger Verbreiterung der Straßenmündungen, an den spitzen Winkeln durch Knickung der Fluchtlinien nahezu rechtwinklig umgestaltet werden. Von der Renatenstraße ab verbreitert sich die Arnulfstraße allmählich so, daß der platzartige Straßendamm durch Brunnen und Kandelaber geteilt werden kann, die für das Auge die Leitlinie bilden hinüber zu der südlichen Flucht der weiterhin wieder auf eine geringere Breite eingezogenen Straße. Besonders schön ist dabei die Einmündung der von Norden her einfallenden Diagonalstraßen gelöst, indem diese nicht unmittelbar bis an die Arnulfstraße, als der Hauptstraße, herankommen, wodurch sich häßliche spitze Winkel ergeben hätten, sondern indem man sie in ziemlich senkrecht dazu verlaufende Querstraßen einmünden läßt, die von der Gabelung ab bis zur Arnulfstraße entsprechend verbreitert werden. In dieser Hinausschiebung des Schnittpunktes zweier Nebenstraßen aus der Achse der Hauptstraße liegt ja das Geheimnis so mancher glücklichen Straßenvermittelung des Mittelalters. Ebenso hat man am Ende der Arnulfstraße, die auf einen Platz vor dem Königlichen Hirschgarten ausläuft, einen besonderen Kirchplatz seitlich davon angelegt, nur bequem zugänglich von der Hauptstraße und auch nach dieser sich zu einem Ausblicke öffnend, also eine Doppelplatzanlage vorgesehen, die der Kirche abseits vom Verkehrslärme und doch dicht beim Verkehrswege eine ruhige, aber leicht auffindbare Lage sichert und sie nicht in viel beliebter Weise brutal von allen Seiten frei mitten in den Verkehrsstrom hineinstellt.

Welche Wirkungen auch heute noch durch derartige Platzanlagen zusammen mit der Stellung grade zur Bauausführung vorbereiteter öffentlicher Gebäude sich erzielen lassen, hat vor kurzem die Veröffentlichung des am Ende des Nymphenburger Kanals beim neuen Waisenhause gelegenen Dom Pedro-Platzes im „Centralblatte der Bauverwaltung" gezeigt. Hiermit ist ein reizvoller Mittelpunkt für die jetzt dort ansetzende Bebauung geschaffen.

Ein weiteres Beispiel bietet dazu Abbildung 1 im Text den Josephsplatz darstellend mit der an einer Seite sich

Abb. 1.
München: Josephsplatz.
Augustenstraße.

an die Bebauung anlehnenden Kirche, deren Westfront etwas schief in die Axe der Augustenstraße gerückt ist, dabei die volle Geschlossenheit des von der Verkehrsstraße abgerückten Platzes wahrend. Auch im Osten der Stadt ist von gleichen Anschauungen ausgehend ein Straßenzug in der weithin sich erstreckenden Prinzregentenstraße geschaffen bezw. vorgesehen. Bekannt ist die schöne Platzlösung vor dem Nationalmuseum, siehe Tafel 5 Abbildung B, einer malerisch bewegten Bauanlage, die auch ein unsymmetrisches Profil der vorliegenden Straße bedingte. Die Straße ist an dieser Stelle bedeutend verbreitert und so geteilt, daß vor dem Gebäude ein Schmuckplatz mit einer zum teil erhöht liegenden Terrassenanlage geschaffen ist, um die der Fahrdamm seitlich ausbiegt, so daß der lange, grade Straßenzug durch eine scheinbare Versetzung willkommen unterbrochen wird, am anderen Ende, nach der Luitpoldbrücke hin, kehrt der Fahrdamm wieder in die anfängliche Axe zurück. Grade dem Haupteingange, dem Mittelbau des Museums, gegenüber hat man die Straßenwandung noch weiter eingebuchtet und dadurch die Einmündung einer Querstraße für die Geschlossenheit der ganzen Platzanlage unschädlich gemacht. Laubengänge sollen hier die Wirkung noch steigern helfen.

Weiter hinaus über die Isar ist dann die Äußere Prinzregentenstraße, Abbildung C Tafel 5, mit schöner Doppelplatzanlage am Prinzregententheater angelegt, das wieder eine Versetzung der Straße deckt; auch hier ist man abgegangen von einer fortlaufenden Parallelität der Straßenwandungen, um die Langeweile so langer grader Straßenzüge zu verscheuchen, und hat auch weiterhin aus demselben Grunde nochmals die Straße versetzt, sie in ihrer ganzen Länge also in mehrere für sich abgeschlossene übersehbare Teile zerlegt.

Abbildung D zeigt dann ein Bild der Isar-Brücken aus der Vogelschau von Professor Hans von Bartels; im Vordergrunde die Luitpoldbrücke mit der Platzanlage des Nationalmuseums einerseits und den Grünanlagen vor dem Friedensdenkmal, das sich am hohen Ufer erhebend, den ästhetischen Abschluß der Inneren Prinzregentenstraße bildet, andererseits; weiterhin die Maximiliansbrücke mit dem Maximilianeum auf dem rechten Ufer als Abschluß der älteren Maximilianstraße; dann die Ludwigbrücke mit dem Volksbade von Hocheder, und schließlich die Kohleninsel mit den Fahrbrücken und Brückenstegen, im ganzen ein großartiges Bild der durch die Kunst bezwungenen Natur des Flusses und seiner Ufer. Schöne Aquarelle stellen ferner die einzelnen Brücken dar, u. a. der neuen Wittelsbacher Brücke von Theodor Fischer.

Im Gegensatz zu diesen vorausbedachten Plänen gibt dann Abbildung 2 im Texte eine Lösung, wie sie nur im einzelnen Falle gefunden werden kann, nämlich den Durchbruch der Pettenbeckstraße vom Unteren Anger nach

Abb. 2.

beck-
ſse

dem Rindermarkte bezw. nach der Rosenstraße, die auch den Verkehr der Sendlingerstraße bis zum Marienplatz, zum Rathause hin, vermittelt. In leichter Krümmung angelegt, wird diese Durchbruchstraße mit Geschäftshäusern besetzt, die sich auch schon rund um den dreieckigen Baublock erheben, der jetzt aber noch unverbaut den Wunsch rege macht, an seiner Stelle eine Platzanlage zu schaffen.

Ganz auf demselben Arbeitsgebiete liegen die Nürnberg und Darmstadt betreffenden Pläne, Lösungen, die nicht zu den vorherzusehenden gehören, sondern auch nur zu den von Fall zu Fall eintretenden, bei denen man also ganz nach den künstlerischen Grundsätzen des Mittelalters verfahren kann. Sehen wir zunächst die Nürnberger Pläne an, so finden wir auf Tafel 6 eine in der Ausführung begriffene Verkehrsverbesserung am Weißen Thurm. Die Abbildungen A, B und C stellen den bisherigen Zustand dar mit dem in den Baublock eingebauten Turm, dessen Durchfahrt dem nach innen gehenden Verkehre diente, während in die seitlich davon durchgelegte Ludwigstraße die Ausfahrt geleitet war, und zwar für die Straßenbahn sowohl wie für den gewöhnlichen Fahr- und den Fußverkehr. Nach den Abbildungen D, E und F ist nun die an den Turm sich südlich anlehnende Bebauung mit ihrer Fortsetzung nach außen hin abgebrochen worden, die Einfahrtsstraße bedeutend verbreitert und die neue Überbauung zwischen dem Turme und dem stehengebliebenen Teile des Baublocks an der Breiten Gasse von zwei Durchfahrten durchbrochen, so daß man die alte Einfahrt durch den Turm ausschließlich dem gewöhnlichen Fahrverkehr zuweisen, durch die daneben liegende neue Durchfahrt die Straßenbahn in beiden Richtungen führen und endlich in die zweite neue Durchfahrt den Fußverkehr hinlenken konnte. Im Anschluß an diesen neuen Fußweg ist auch ein überdeckter Zugang zum Tuchmacherzwinger hergestellt worden. Die Ludwigstraße dient dann noch lediglich der Ausfahrt bezw. dem Ausgang für den gewöhnlichen Fahr- und den Fußverkehr. Hierdurch ist in gleicher Weise der Denkmalpflege sowohl als den Verkehrsanforderungen und auch der wirtschaftlichen Ausnutzung des kostbaren Baugeländes Rechnung getragen und dabei ein geschlossener Platz vor dem Tore hinzugewonnen worden.

Tafel 7 stellt eine Studie dar, die am Lauferschlagturm in der Altstadt eine ähnliche Lösung herbeizuführen sucht. Die umränderten Flächen des Lageplanes bezeichnen die vorhandene Bebauung, die durch eine solche mit drei Durchfahrten ersetzt werden soll, um wieder eine Scheidung der Straßenbahn, des sonstigen Fahr- und des Fußverkehrs zu ermöglichen. Die Abbildungen A und B geben die Ansichten nach dem beabsichtigten Umbau, während die Abbildungen D und E den bisherigen Zustand darstellen.

Ein weiteres Beispiel für die künstlerische Behandlung derartiger Aufgaben bietet Darmstadt (siehe Tafel 8). Die Stadtkirche wird nach der Südostseite durch Erweiterung der schmalen Kirchstraße freigelegt, wozu die Errichtung eines Neubaues in dieser Straße Anlaß geboten hatte. Der zur Straße hingewandte Chor wird dadurch freigestellt — Lageplan, von E aus gesehen — und der Baublock in der neuen zurückgelegten Flucht durch einen Torweg mit dem Querschiff der Kirche verbunden, wodurch ein Vorplatz vor der sonst zwar freistehenden, aber von allen Seiten doch eng umbauten Kirche entsteht, eine glückliche Lösung, die namentlich auch der Einmündung der Pädagogstraße zu gute kommt, an deren Ecke nun ein guter Standpunkt F zur Betrachtung der Kirche gewonnen wird. Beachtung verdient noch dabei, daß die neue Flucht der Kirchstraße nicht bis zur Schulstraße grade durchgeführt ist, sondern an dem dort etwas vorspringenden Eckhause endigt.

(Fortsetzung in Heft 2.)

CHRONIK 1904

HANNS ANKER

ZUR GESCHICHTE DES STÄDTEBAUS. Auf der Generalversammlung Deutscher Geschichts- und Altertumsvereine im September 1903 zu Erfurt ist von der Gesellschaft für Lothringische Geschichte und Altertumskunde der Antrag gestellt worden, dass über die Befestigung römischer Städte, wie sie im 3. Jahrhundert vielfach nachgewiesen sei, einheitliche Untersuchungen angestellt werden mögen. In derselben Versammlung hielt Herr Museumsdirektor Professor Schuchardt aus Hannover einen Vortrag über alte Befestigungen in Deutschland und England.

ENTFESTIGUNGEN. Die Entfestigung von Posen ist bereits im Gange; nun ist auch vom Kriegsminister genehmigt worden, dass auf der West- und Nordseite der Stadt Thorn zwei Strassen durch die Festungsumwallung nach der Bromberger und Kulmer Vorstadt hindurchgeführt werden. Endlich soll die jetzt mit Köln a. Rh. vereinigte Stadt Deutz, die bekanntlich einem römischen Castrum seine Entstehung verdankt, entfestigt werden.

DIE INTERNATIONALE KUNSTAUSSTELLUNG IN DÜSSELDORF 1904 soll mit einer grofsen Gartenbau-Ausstellung verbunden werden, wofür längs des Rheinstromes ein Gelände von über 20 ha Fläche zur Verfügung steht. Als Beirat für die Gesamtanordnung und die besonderen Anordnungen der Pflanzen- und Blumengruppen steht dem Vorstande der Garteningenieur R. Juergens aus Hamburg zur Seite. Damit ist die Sache in guten Händen. In bezug auf die Anlage des Haus-

gartens sowohl, als auch der öffentlichen gärtnerischen Anlagen wäre es des Zusammenwirkens derartiger Anlagen mit der Architektur wegen noch erwünscht zu erfahren, ob auch ein Architekt in die betreffenden Ausstellungsgruppen und nachher auch in das Preisgericht berufen werden soll!

DAS HOCHBAUAMT IN FRANKFURT a. M. beabsichtigt nach einer Meldung der Zeitschrift für Wohnungswesen 19 Entwürfe des Wettbewerbes für Bebauung des städtischen Geländes der Altstadt zu veröffentlichen. Das Werk soll 60 Tafeln enthalten und 25 Mark kosten.

DIE KURORTE-AUSSTELLUNG IN WIEN. Diese Ausstellung, welche von Juni bis November die sämtlichen Räume der Gartenbaugesellschaft füllte und von einem zahlreichen Publikum mit regstem Interesse besucht wurde, bedeutet einen Anfang auf diesem eigenartigen Gebiet. Das Ausgestellte zeigte eine Menge von Fächern vertreten, aber das weitaus meiste war doch auch nur probeweise vertreten und sieht so wie die Dresdener Städteausstellung einer bedeutenden Vervielfätigung bei einer nächsten Veranlassung entgegen. Von den ausgestellten Lageplänen, Vogelschaubildern und Modellen von Kurorten und Heilstätten ragten besonders die eingehenden Darstellungen von Abazzia und seiner Umgebung hervor. Die Systeme der verschiedenen Anordnungen waren ziemlich vollzählig vertreten und werden gelegentlich in Bild und Erläuterung mitgeteilt werden.

AN DER TECHNISCHEN HOCHSCHULE ZU BERLIN ist auch in diesem Jahre wieder, wie an der Technischen Hochschule zu Hannover, ein vierzehntägiger Kursus über die Hygiene des Städtebaues abgehalten worden, an dem 18 Baubeamte teilgenommen haben nach folgendem Lehrprogramm: a) für die bautechnischen Vorträge von Landesbaurat Th. Goecke, Dozent an der Technischen Hochschule. 1. Bebauungsplan (Stadt- oder Ortsbauplan). Fluchtliniengesetz und Ortsstatuten. Strassennetz: Anpassung an das Gelände, Steigungsverhältnisse der Fahrstrassen, Rücksichten auf den Verkehr, auf die Himmelsrichtungen und die vorherrschenden Winde, Breite, Einteilung, Befestigung und Beleuchtung der Strassen. Lage, Grösse, Gestaltung, Befestigung und Bepflanzung von Plätzen innerhalb des Strassennetzes. Form, Grösse und innere Teilung der Stadtbezirke und Baublöcke: Geschäfts-, Wohn- und Fabrikviertel, Gebiete für Landhaus- und Kleinbauten, Geschlossene, halboffene und offene Bauweise, Bauwich und Vorgärten. 2. Bauordnung. Freifläche, Hofgrösse, Zahl der Geschosse, Höhe der Gebäude, Höhe der einzelnen Geschosse. Benutzung der Keller- und Dachgeschosse. Abstufung der Forderungen in Bezug auf Freifläche und Bauhöhen für die Innen- und Aussenbezirke. Unterschiedliche Forderungen für Geschäfts- und Warenhäuser, Fabriken, Miethäuser und Einzel-Wohnhäuser. 3. Hausbauplan. Grundrissgestaltung in Bezug auf die Lage der Räume zur Sonne und zu den herrschenden Windrichtungen sowie in Bezug auf Licht- und Luftzufuhr zu allen für den dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmten Räumen. Forderungen in Bezug auf Gesundheit, Feuersicherheit und Verkehrssicherheit in Geschäfts- und Warenhäusern, Fabriken, öffentlichen Versammlungsräumen und Miethäusern. Ausgänge, Flure, Treppen, Aufzüge, Aborte u. dergl. Für Wohnhäuser insbesondere: Zweckmässige Lage, Form und Grösse der Wohnräume, Schlafräume, Flure, Treppenhäuser, Küchen, Speisekammern, Bäder, Aborte, Waschküchen und Trockenböden. 4. Bauart. Gesundheitliche Forderungen in Bezug auf: den Baugrund (Verunreinigung, Grundwasserstand, Entwässerung), die Grundmauern (Sicherung gegen Erdfeuchtigkeit), die Umfassungsmauern (Luftisolierschichten, Verputz, Bekleidung der Aussenwände), die Anlage der Schornsteine (Schutz gegen üble Gerüche), die Herstellung der Dächer (Schutz gegen Staub und Flugfeuer), die Herstellung der Zwischendecken (Füllstoffe, Rücksicht auf die Verhütung der Ansammlung von Ansteckungskeimen, auf Schwammsicherheit und Schalldämpfung), die Herstellung der Fussböden, die Herstellung der Wände, die Herstellung der Fenster und Türen, die Heizungs- und Lüftungs-Anlagen. Anhang: Wirtschaftliche Fragen, behandelt von Dr. R. Eberstadt, Privatdozent an der Universität. Einwirkung des Bebauungsplanes und der Bauordnung auf den Wert des Baulandes und den Mietpreis der Wohnungen, Mittel zur Beschaffung preiswerter Wohnungen, Bildung von Baugenossenschaften. b) für die ärztlichen Vorträge von Regierungsrat Professor Dr. Kossel. Einleitung: Entwickelung der modernen Hygiene zu einer Wissenschaft, die mit Hilfe bakteriologischer, chemischer und physikalischer Methoden, sowie durch epidemiologische Forschung gewonnener Erfahrungen durch Zusammenarbeiten, vor allem von Medizinern und Technikern, für die Hebung der Volksgesundheit zu verwerten sucht. Statistische Belege. Vergleiche der Sterblichkeit in Stadt und Land. Einfluss der Bevölkerungsdichte auf die Sterblichkeit (Sterblichkeit überhaupt und Sterblichkeit an Infektionskrankheiten). Infektionskrankheiten, die besonders zu berücksichtigen sind (Tuberkulose, Infektionskrankheiten der Kinder, epidemische Volksseuchen). Bei der Aufstellung hygienischer Forderungen für die Wohnungshygiene besonders zu berücksichtigende Faktoren; a) Luft und Licht; Einflüsse derselben auf die Gesundheit; b) Bodenbeschaffenheit und Feuchtigkeit; c) Einflüsse zu hoher bezw. zu niedriger Temperatur; d) Beseitigung der Abfallstoffe; e) Trinkwasserversorgung.

Wie aus diesem Programm hervorgeht, haben die Vorträge sich nicht allein auf die gesundheitlichen und volkswirtschaftlichen Fragen des Städtebaues erstreckt, sondern auch deren künstlerische und gesellschaftliche Folgerungen mitumfasst. An die Vorträge sind Besprechungen und Ausflüge angeschlossen worden. Dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten ist für diese wiederholte Veranstaltungen weitgehendste Anerkennung gesichert. *

EIN WETTBEWERB DER VEREINIGUNG BERLINER ARCHITEKTEN für ihre Mitglieder, ausgeschrieben durch die Aktiengesellschaft „Neu-Westend“, betrifft die Aufteilung von drei Baublocks und Grundrissskizzen eines Geschosses der unter sich verschiedenen Parzellen. Es gelangen drei Preise von 3000, 2500 und 1500 M. zur Verteilung. Preisrichter sind Landesbaurat Goecke, Dir. Schrobsdorff, Reg.-Baumeister Spindler sowie die Architekten Töbelmann und Wolffenstein.

EINE INTERNATIONALE BAUAUSSTELLUNG IN WIEN. Die Abteilung für Baugewerbe im Niederösterreichischen Gewerbeverein hat die Anregung zur Veranstaltung einer internationalen Bauausstellung in Wien gegeben. Nach einer vorläufigen Skizze soll die Ausstellung die nachfolgenden Gruppen umfassen: Baugewerbe; historische Ausstellung des gesamten Bauwesens vom Uranfang bis zur modernen Zeit, Vorführung der Stilarten aller Völker durch Pläne, Modelle und Bauten; die Wohnung im allgemeinen, und zwar: das Wohnhaus oder Zinshaus, das Bauernhaus (internationales Dorf), Cottageanlagen und Familienhaus; Fabrik- und Industriebauten; Bauten für Hygiene und Wohlfahrts-Einrichtungen; Innenräume in allen diesen Ausstellungen, kunstgewerbliche Ausstellung, Vorführung von Arbeitsmaschinen in den Fabrikanlagen usw.; Aufstellung von Schlössern und Burgen usw. Nach dieser Skizze sind diese Gruppen als selbständige Teile des Ganzen gedacht; innerhalb der einzelnen Gruppe aber wäre eine weitere Teilung nach Nationen vorzunehmen.

DER SEINERZEIT VON DER STADT DRESDEN ERÖFFNETE WETTBEWERB GROSSEN STILS um die künstlerische Ausgestaltung des Theaterplatzes zwischen der Augustusbrücke und dem Hotel Bellevue hat sich nunmehr erledigt. Diese ganze Planung hängt mit dem nahe bevorstehenden Abbruche, der Verlegung und dem Neubau der alten schönen Augustusbrücke zusammen. Gleichzeitig damit soll an der Elbfront des Theaterplatzes, in dem Dresdens Hauptgebäude, wie das kgl. Residenzschloss, die katholische Hofkirche, der Zwinger und die kgl. Hofoper stehen, eine Strasse von der Brühlschen Terasse her hingezogen und deshalb der Strom selbst um etwa 16 Meter weit nach Osten hin seitlich verdrängt werden. Die neue Strasse kommt dann auf das Grundstück des ehemaligen italienischen Dörfchens. An dessen Stelle soll die Altstädter Hauptwache und ein Restaurant angelegt werden, um die lange Elbkante des grossen Platzes zu unterbrechen und reizvolle Einzelausblicke zu schaffen. Diese ganze grosse Planung lag dem obgedachten Wettbewerbe zu Grunde. Im ganzen sind daraufhin 48 Entwürfe eingereicht worden, aber keine Arbeit hat den für die endgültige Lösung wesentlichen Grundlagen so vollständig Rechnung getragen, dass das Preisgericht einen ersten Preis hätte zuerkennen können. Es wurden deshalb nur drei zweite Preise zu je 1000 Mk. folgenden Herren zugesprochen: Richard Schleinitz, Paul Luther und Paul Kretschmar, Ernst Kühn und Otto Beyrich (sämtlich in Dresden) und sechs dritte Preise zu je 500 Mk. den Herren P. Winkler in Loschwitz, Paul Schnartz in Leipzig, Alfred R. Schmidt in Berlin, Max Hans Kühne, Baurat Rumpel und Architekt Krutzsch in Dresden, Otto Schnartz in München.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Otto Dorn, Gr.-Lichterfelde - Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth, Berlin W., Markgrafenstrasse 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

Camillo Sitte, Wien gez.

Regelung beim Kaiser Wilhelmring in Köln a. Rh.

A ohne, B mit Berücksichtigung der Eigentumsgrenzen.

Camillo Sitte, Wien gez.

Stadtteilregelung an der Eilenriede in Hannover.

A ohne, B mit Berücksichtigung der Eigentumsgrenzen.

Tatzend= Promenade

Schule

Lichtenh. Platz

An dem schwarzen Kreuz

Flur Lichtenhain

Jenson-Strasse

Weimar-Geraer Bahnhof

Gera

SANDWEG

SCHWARZ-BRÜCKE

181,00 Strassenhöhe

174,95 Schienenhöhe

I II III IV V VI VII VIII IX X XI XII XIII XIV XV XVI XVII XVIII XIX XX XXI XXII XXIII XXIV XXV XXVI XXVII XXVIII XXXI XXXIV XXXVII LI

Bebauungs-Plan
~ Der ~
Südwest-Vorstadt
von
Jena ~
bearbeitet von K. Henrici.
Aachen . Mai . 1903.

Maasstab.
10 5 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 15 20

Vorherige Bebauung.
Neue Baublocks.
Vorgärten.
Geplante öffentl. Gebäude.

Forstweg Platz.
Schule.
Die Hahnberge
Am Galgenberg
Festpl.
Amtsh.
Pl.
Am Hahne
Schweizerhöhen-Unterführung.
Galgenberg-Unterführung
Nach Weimar
Nord
Strassenhöhe
176,25 Schienenhöhe
Forstw. Brücke
Forstweg
XXX. LV LVI LVII. LVIII. LIX. LX. LXI. LXII. LXIII. LXIV. LXV. LXVI. LXVII. LXVIII. LXIX. LXX. LXXI. LXXII. LXXIII. LXXIV. LXXV. LXXVI. LXXVII. XXXIII. XXXVI. XL. L. LI. LII. LIII. LIV.

B

Ismaniger Str.

Troger Str.

Prinz-regenten-Theater

Schulstr.

Donnersberger Str

Reinoidstr.

Hirschgarten

A

D

C

München.

Isarbrücken und neue Straßenanlagen.

A Architekt: Theodor Fischer in München. — C und D Entwurf und Ausführung: Bauunternehmung Sager & Woerner in München unter Leitung des Stadtbauamtes in München und unter Mitwirkung der Architekten Theodor Fischer und Friedrich von Thiersch in München.

DER STÄDTEBAU. S G

A

B

Kaiser-Strasse
Schlüssel Str.
Ludwigs-Str.
Ludwigs-Strasse
Breite-Gasse
Tuchmacher-Zwinger
Ludwigs-Strasse
Situation vor dem Umbau

C

Ludwigs-Str.
Ausfahrt für Fuhrwerke
Ludwigs-Strasse
Einfahrt für Fuhrwerke
Ludwigs-Strasse
Strassenbahn
Breit
Tuchmacher-Zwinger
Nadlers-Gasse
Situation nach dem Umbau
—M.=1:250—

E

Ansicht gegen Süd-West (Äussere Stadt)

D

Ansicht gegen Nord-Ost (Innere Stadt)

F

Nürnberg.

Verkehrsverbesserungen am Weißen Turm. In Ausführung begriffen.

Architekt: C. Weber, Ingenieur: Otto Seegy in Nürnberg.

Der Städtebau

A

B

C

D

E

Nürnberg.

Vorentwurf zur Verkehrsverbesserung am Lauferschlagturm.
Architekt: C. Weber, Ingenieur: Friedrich Küfner
in Nürnberg.

DER STÄDTEBAU.

Darmstadt.

Umgestaltung der Kirchstraße.

Architekt: Karl Hofmann in Darmstadt.

1 Jahrgang 1904 2. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

ENTEIGNUNGSGESETZ UND LAGEPLAN

Von CAMILLO SITTE.

(Fortsetzung aus Heft 1.)

Geht man nun den Gedankengang der Entstehung des Straßennetzes in beiden Fällen durch, so sieht man deutlich, daß in Abb. A (Tafel 1) zuerst das langgestreckte Bebauungsfeld zum Behufe der Aufschließung für die Bebauung der Länge nach durch die Straße ABCD in zwei Schmalstreifen geteilt wurde; dann kommen senkrecht darauf die Querstraßen durch B, C und D dazu und endlich, teils der Abwechselung halber, teils der so beliebten Querverbindung halber die Schrägverbindungen GH. Dadurch entstand bei A ein sogen. Verkehrsplatz, eines der Lieblingsmotive der alten Bebauungsschablone. In Wirklichkeit sind solche Plätze mit ihren fünf und mehr Straßenmündungen und abgeschrägten Baublockspitzen ebenso unpraktisch wie unschön und sollten nach Möglichkeit grundsätzlich vermieden werden. Daß grade bei den Schrägstraßen die Eigentumsgrenzen, falls nicht der ganze Block vorher von einer Hand zusammengekauft wurde, durchweg in spitzen Winkeln geschnitten werden, und somit eine Menge sogen. Vexierzwickel entstehen, die einzeln nicht verbaut werden können, tritt überall, wo so vorgegangen wird, mit zwingender Notwendigkeit ein, und dann kann natürlich nur auf Grundlage einheitlichen Grundeigentums oder mittelst gesetzlichem Zwang an die Durchführung des Entwurfes geschritten werden.

Ganz anders gestaltet sich die Sache, wenn unter Berücksichtigung der Eigentumsgrenzen vorgegangen wird. Vorausgesetzt, daß hier die alten Flurgrenzen zurzeit der Aufteilung teilweise oder größtenteils noch zugleich Eigentumsgrenzen gewesen wären, hätte so vorgegangen werden müssen, daß zuerst auf die Grenzlinien ab und cd, ferner auf ef und gh, Abb. B (Tafel 1), je eine Straße gelegt worden wäre, zur Ergänzung und Verbindung dieser so von Natur aus gegebenen Straßen unter sich und mit dem Kaiser Wilhelm-Ring ergibt sich ganz von selbst der Straßenzug de und die drei Verbindungen zum Ringe hinaus. Bei e ergibt sich wieder wie bei Abb. 2 (im Text von Heft 1) ein kleiner Turbinenplatz mit allen bereits angegebenen Vorteilen, und das Ganze sieht genau so aus, wie man es auf Plänen von Altstädten zu sehen gewohnt ist; die Straßenführung ist ohne jeden Zwang entstanden; jeder einzelne Grundbesitz hat eine wesentliche Wertsteigerung erfahren, niemand braucht sich, um sofort bauen zu können, erst mit seinem Nachbar zu verständigen; alle Plackereien für Bürgermeister und Stadtbauamt entfallen, ebenso alle Rechtsstreitigkeiten der Besitzer unter einander — ein Enteignungsgesetz ist gänzlich unnötig.

Ein einziger Einwand könnte erhoben werden, nämlich, daß einzelne Landstreifen überhaupt zu schmal sind um noch eine entsprechende Hausfront an der Straße zu geben. Das ist richtig, aber abgesehen davon, daß man da ohne Zwangsentäußerung ganz gut an einzelnen Stellen zuwarten könnte, bis zwei Narbarstreifen in einen Besitz zusammenfließen, weil dies hier die Entwicklung des Ganzen durchaus nicht unterbindet, so ist es gar nicht richtig, daß man für städtische Häuser mindestens 16 bis 20 m Straßenfront braucht, denn das sogenannte Dreifensterhaus und selbst Zweifensterhaus besteht allenthalben und wird neuestens mit guten Gründen (s. R. Eberstadt: „Rheinische Wohnverhältnisse 1903“) sogar zur Verbesserung unserer Wohnzustände herangezogen und für diese schmalen Reihenhäuser, echt kleinbürgerlichen Charakters, genügen Straßenfronten von sogar nur 5—7 m. Eben deshalb weil diese Bauweise auf Grund schmaler Grundbesitzstreifen sich naturnotwendig aufbaut, ist sie keine nationale Erscheinung, etwa nur dem Nordseegebiete angehörend und von Holland ausströmend; sondern sie ist lediglich eine rein technische Parzellierungserscheinung, die daher allüberall selbständig sich entwickelt hat und genau wie in Holland und an der Nordsee auch im Binnenland, in Österreich (Brünn, Olmütz, Prag, Wien, Linz usw.), in Ungarn, in Bayern, Sachsen, ja allüberall zu Hause ist.

Ein anderes äußerst lehrreiches Beispiel bietet die Parzellierung an der Eilenriede in Hannover, Abb. A und B auf Tafel 2. Auch hier ist es deutlich sichtbar, von welchen Grundgedanken bei Aufstellung des Straßennetzes ausgegangen wurde. Das Angestrebte war: höchste Verkehrstüchtigkeit unter Anwendung des sogenannten Diagonalsystems. Daher zwischen den Horizontalbegrenzungen des Baulandes und den darauf senkrechten Hauptstraßen BC und EH die Diagonalen CDG und BDE und dazu noch die kleineren Diagonalen. Ist dieses Schema einmal aufgestellt, dann folgt alles übrige mit zwingender Notwendigkeit nach. Aber was kommt da schließlich unausweichlich heraus! In der Mitte der schreckliche Sternplatz D, dazu die vom ästhetischen Standpunkte ebenso verwerflichen gleichsam Halbsternplätze J, B, K, und noch nahe verwandt damit L, E, F. Eine unausweichliche Folge des Diagonalsystems ist ferner die Bildung von dreieckigen Baublöcken mit spitzen Winkeln, welche dann abgeschrägt werden müssen, was aber weder eine gute Grundrißlösung zuläßt noch auch eine wirkungsvolle ruhige Fassadenbildung. Hier auf so kleinem Baugebiet kommen 24 bis 29 Abschrägungen vor, je nachdem man die längeren darunter noch als solche gelten lassen will oder nicht. Dazu noch einige nicht abgeschrägte rechtwinklige Ecken unmittelbar neben abgeschrägten, was sich in der Ausführung unmöglich günstig ausnehmen kann. Kurz, wohin man nur blickt, Fehler auf Fehler und alles mit zwingender Notwendigkeit aus dem Diagonalsystem hervorgehend. Solche Schrägstraßen sind wegen tatsächlicher Verkehrsnotwendigkeit aber nur in den seltensten Fällen wirklich begründet; im allgemeinen sind sie nur eine eingebildete Notwendigkeit eines Verkehres, der in Wirklichkeit gar nicht da ist; sie sind lediglich ein Geschöpf der Theorie und zwar der nur aprioristisch ohne sachliche Unterlage arbeitenden Theorie, wie sie vor fünfzig Jahren noch ziemlich allgemein in Übung stand, indem man sich alles bloß beim Studientische ausdachte, ohne vorher in die Welt hinausgegangen zu sein, ohne vorher die Natur befragt und genügend Materialien zur Beantwortung der vorliegenden Frage gesammelt zu haben. Auf diesem rein aprioristischen Weg sind ja alle unsere geometrischen Lageplanschemata entstanden und auf diesem Wege konstruierte man sich auch willkürlich die Bedingungen des Verkehrs, indem man die Formel aufstellte: der Verkehr fordere, daß man von jedem Punkte der Stadt zu jedem andern Punkte der Stadt auf dem möglichst kürzesten Wege gelangen müsse.

Aus dieser Formel und nur daraus leitet sich das Diagonalsystem ab. Diese Formel selbst ist aber grundfalsch, denn wie jede Verkehrszählung, ja selbst der bloße Anblick des Straßenverkehres gefühlsmäßig ergibt, geht in allen Städten der große Verkehr nur zum Herzen der Stadt und von diesem wieder nach außen, ist also ausschließlich Radialverkehr. Schon der Ringverkehr hat nur wieder in der Nähe der Stadtmitte eine erhebliche Bedeutung und schwächt sich zunehmend ab bis zur Bedeutungslosigkeit, je weiter weg vom Stadtinnern eine Ringlinie liegt. Der Schrägverkehr ist aber, ganz wenige örtliche Ausnahmen abgerechnet, eine bloß theoretische Annahme ohne jede praktische Bedeutung und selbst die theoretische Annahme ist sehr schwach begründet, denn ihr Kern ist ja nur die Forderung des kürzesten Weges und wenn in dieser Beziehung berechnet wurde, daß bei einer städtischen Bevölkerung von 100000 Menschen und bei einem Umwege von täglich 10 Minuten für jeden (weil die wegkürzenden Diagonalen fehlen) ein täglicher Arbeitsverlust von 10000 Stunden (schauderhaft!) herauskommt; so kann das doch nicht ernst genommen werden. Am ehesten könnte eine Wegersparnis noch bei der städtischen Arbeiterbevölkerung in Frage kommen, aber auch da nicht in so kleinlichem sich bloß um Minuten drehenden Ausmaße, denn der Arbeiter wohnt entweder in der nächsten Nähe der Arbeitsstelle oder sehr weit draußen, in welchem Falle er sich der Arbeiterbahnzüge bedient. Zudem ist die tägliche Arbeitszeit stetig im Sinken begriffen, von 16 Stunden noch im XV. Jahrhundert auf 15, auf 14, endlich auf 12 und 10 Stunden und jetzt wo der 8-Stundentag erstrebt wird, soll im ganzen ein Umweg von fünf Minuten nicht mehr zulässig sein! Sieht man nun vom Standpunkte dieser theoretischen Erörterung nochmals den Lageplan von Hannover (Tafel 2) an, so sieht man, daß die hier so zahlreich vorhandenen und damit die ganze Parzellierung verderbenden Schrägstraßen für den Fernverkehr von gar keiner Bedeutung sind, für den Verkehr auf diesem kleinen Gebiete aber ebenfalls nicht, denn da beansprucht der Umweg kaum Zehntel einer Minute. Daraus folgt wieder, daß selbst von dem eigenen Standpunkte des Minutensparens aus dieses System nur dann einen Wert hätte, wenn es über das gesamte Stadtgebiet ausgedehnt würde. Diese entscheidende Schlußfolgerung haben denn auch überzeugte Anhänger gezogen und bei verschiedenen öffentlichen Wettbewerben und auch Einzelarbeiten ihren Entwürfen zu Grunde gelegt, so bei dem Münchener Lageplan-Wettbewerbe, genau so wieder bei dem Wiener Lageplan-Wettbewerbe und vielen anderen. Bei einer solchen Verallgemeinerung würden dann allerdings die Minuten der Wegabkürzung endlich zu stande gebracht werden; aber um welchen Preis! Alle die auf Tafel 2 nachgewiesenen und beim Diagonalsystem eben unvermeidlichen groben Fehler würden sich ins endlose vervielfältigen, sodaß der tatsächlich wichtige Verkehrsvorteil gegen diese Unmasse von Nachteilen gar nicht von Belang wäre. Nun denke man aber an die Durchführung eines so starren Schemas durch ein ganzes Stadtgebiet! welche öde Einförmigkeit! welche technischen Schwierigkeiten gegenüber hügeligem Gelände, Bahnlinien, Flußläufen, vorhandenen Monumentalbauten, öffentlichen Gärten und so vielem anderem, welchem das System ausweichen müßte, sodaß es auf der Hand liegt, daß es streng systematisch überhaupt gar nicht durchgeführt werden kann, sondern nur bruchstückweise. Gerade bruchstückweise hat es aber nicht einmal den Vorteil einer erheblichen Wegkürzung, wegen dem es einzig und allein erfunden wurde. Was bleibt also bei genauerer Betrachtung von diesem ganzen schönen Schema übrig? Nichts als die Überzeugung, daß es grundsätzlich verworfen werden muß.

Unter der Annahme, daß die Flurgrenzen zugleich noch meist Eigentumsgrenzen wären, entsteht wieder ein natürliches Straßennetz (Abb. B, Tafel 2), wobei wieder wie bei Abb. B, Tafel 1 von den Eigentumsgrenzen beim Legen der ersten Straßenzüge ausgegangen wurde. Eines ergibt sich aus dem andern und als Ganzes entsteht wieder ein dem Charakter nach altstädtisches Straßenbild. Wenn die einzelnen Hauptstraßen noch modern stark verbreitert würden und die Hausbauten ebenfalls mit allen Errungenschaften neuester Technik ausgeführt würden, entstünde so eine Vereinigung von modernem Komfort mit alter Behaglichkeit und Schön-

heit, wie wir es eben anstreben, aber nur auf Grund freier natürlicher Lagepläne erreichen können. Bei m n sind Vorgärten angenommen, teils zur Belebung des Straßenbildes, teils um den Rücksprung der benachbarten Besitzgrenze ins Ganze harmonischer einzugliedern. Die kurzen Querstraßen a b, c d, e f, g h sind absichtlich nicht in einer einzigen fortlaufenden Flucht angeordnet, um dadurch auszudrücken, daß dies eben durchaus nicht nötig ist, denn das ist auch nur eine theoretische Schrulle der geometrischen Lageplanverfassung, daß man meint, jede Straße müsse in ununterbrochenem glatten Zug nach beiden Seiten bis ans Ende der Stadt hinaus laufen. Ganz im Gegensatze zu dieser Regel sollen sogar die Zwischenstraßen kurz sein, schon bloß wegen der Abwechselung und daher leichteren Orientierung, ferner noch wegen der Brechung des Windes und wegen der Ablenkung des Wagenverkehres, was wieder ein ruhigeres Wohnen gewährleistet. Ein einziger Umstand könnte unangenehm auffallen, daß nämlich die durch den alten vorhandenen Weg A D bezeichnete Verkehrsrichtung nicht ausgenützt erscheint. Dieser Weg schneidet aber quer über die Flurgrenzen hinüber und konnte daher hier, wo es sich um ein Beispiel der Berücksichtigung eben dieser Flurgrenzen handelte, nicht zu einem Straßenzug verwendet werden. Bei der Aufstellung eines praktisch auszuführenden Lageplanes wäre zuerst die Wichtigkeit oder Bedeutungslosigkeit dieses Weges festzustellen gewesen und ebenso die Grundbesitzfrage des anstoßenden Geländes. Wenn sich darnach die Anordnung einer Straße in der Lage dieses Weges ergeben hätte, dann wären die seither einmündenden Straßen darauf in Krümmungen oder sonstwie hinzuführen gewesen, aber jedenfalls so, daß spitze Winkel und Sternplatzbildung vermieden worden wären. Kurz, jede Straße, und wenn sie noch so geringfügig erscheint, enthält eine Aufgabe für sich, die örtlich gelöst sein will und der Einordnung in ein allgemeines geometrisches Schema von vornherein widerstrebt.

Eine ebenso unzweckmäßige Vorliebe für Sternplätze und Schrägstraßen findet sich in sehr vielen modernen Lageplänen, so in dem geregelten Stadtteile von Brüssel zwischen der Rue de Laxum und der Rue de la Madeleine; ebenso in dem Londoner Stadtteil bei der Kreuzung der Holborn Viaduct- und Farringdon Str. Abb. 5 und 6 (im Text).

Abb. 5.

Abb. 6.

Ganz besonders merkwürdig und anerkennenswert sind die ungeheuren Anstrengungen, welche in London zur Sanierung schlechter Stadtteile gemacht wurden, wenn sie auch trotz ihres erstaunlichen Umfanges im Verhältnisse zu dem gewaltigen Bedarf der Riesenstadt nicht zureichend sind. Eine rege Beachtung fanden darunter die bedeutenden Unternehmungen des 1888 eingesetzten Grafschaftsrates, der in wenigen Jahren auf den Kleinwohnungsbau und die Regelung einiger besonders schlechter Viertel rund 42 Millionen Mark verwendete. Das meiste Interesse erregte die Neuanlage auf der Boundry Street Area, bereits von Olshausen und Steincke (Die Wohnungspflege in England 1897) besprochen mit Planbeigabe (Abb. A und B auf Taf. 9), dann wieder ebenfalls mit zwei Plänen, welche den Zustand vor und nach der Sanierung darstellen, in den Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Band 97 und seither noch mehrfach. Aber noch niemals wurde diese berühmte Regelung vom Standpunkte des Lageplanes besprochen, was gerade die Hauptsache gewesen wäre, denn gerade in der Fehlerhaftigkeit des Lageplanes liegt die Ursache des Mißglückens der ganzen Unternehmung nach der finanziellen Seite. Finanztechnisch lag dem Unternehmen die sogen. „Dreiprozentresolution“ von 1893 zu Grunde, nach welcher die Mieten nicht höher als in der Nachbarschaft sein sollten, aber dennoch 3 % Verzinsung und die Tilgung des Baugrundes in 60 Jahren und der Gebäude in 40 Jahren erbringen sollten. Also eine sich selbst tragende Anlage ohne Zubuße. Das Ziel ließ sich aber nicht erreichen, und um wenigstens in der Idee die gestellten Bedingungen aufrecht zu halten, wurden die 356 548 £ betragenden Erwerbungs-, Freilegungs- und Straßenkosten durch Verkauf des Baulandes an das Unternehmen um bloß 63 010 £, also zu bedeutend, bis auf beinahe ein Sechstel herabgesetztem Preise oder durch Abschreibung des wirklichen Bodenwertes auf den housing value vermindert, und damit doch eine Zubuße von 293 538 £ aus Steuergeldern gegeben.

(Fortsetzung in Heft 3.)

STÄDTEBAU UND DENKMALPFLEGE.

Von Theodor Goecke, Berlin.

Zum vierten Male haben die für die Denkmalpflege bestellten oder begeisterten Männer in Erfurt am 25. und 26. September des verflossenen Jahres getagt, darunter nicht weniger als sechs unserer ständigen Mitarbeiter. Denn zur Tagesordnung gehörte infolge einer vom Oberbürgermeister Struckmann — durch seinen Vortrag über „Denkmalpflege in den Städten“ auf dem vorigen Denkmalpflegetage in Düsseldorf — gegebenen Anregung die Verhandlung über die Bedeutung neuer Straßenfluchtlinien in alten Städten vom Standpunkt der Denkmalpflege. Die Berichterstatter: Geheimer Hofrat Professor Dr. C. Gurlitt aus Dresden, Geheimer Oberbaurat Professor K. Hofmann aus Darmstadt und Geheimer Baurat J. Stübben aus Köln hatten 6 Leitsätze aufgestellt, die wegen ihrer allgemeinen Bedeutung für den Städtebau hier wiedergegeben werden sollen.

1. Alte Baulichkeiten von künstlerischer und geschichtlicher Bedeutung, wozu namentlich auch charakteristische Privathäuser gehören, sind in den Fluchtlinienplänen als solche kenntlich zu machen.
2. Eine vor die Flucht der genannten Baulichkeiten vortretende oder dahinter zurücktretende neue Baufluchtlinie ist nur dann festzustellen, wenn unumgängliche Rücksichten des Verkehrs und der Gesundheit es erheischen.

   Dabei ist zugleich zu prüfen, ob und wie die in Mitleidenschaft gezogenen Bauten der neuen Fluchtlinie bei Ausführung derselben angepaßt, nötigenfalls umgebaut werden können. Besonders kommt hierbei die Überbauung von Fußwegen in Frage.
3. Die Veränderung der Höhenlage der Straße an den in Rede stehenden Baulichkeiten ist nur dann statthaft, wenn überwiegend starke Gründe des Verkehrs, des Hochwasserschutzes und ähnlicher Art eine andere Lösung ausschliessen.

   Auch in diesem Falle ist von vornherein zu untersuchen, in welcher Weise der alte Bau der neuen Höhenlinie angepaßt werden kann.
4. Die neuen Baufluchtlinien sind nach Möglichkeit so festzusetzen, daß nicht bloß die in Rede stehenden Baulichkeiten dauernd vor Benachteiligung geschützt, sondern auch die Eigenart alter Straßenzüge erhalten wird. Auf die Durchführung gerader Flucht- und Höhenlinien ist, wenn in dem einen oder anderen Sinne Schädigungen zu befürchten sind, zu verzichten.

   Gekrümmte Straßenrichtungen und Straßenwendungen, sowie charakteristische Höhenunterschiede sind überhaupt bei Feststellung neuer, zur Erbreiterung und Verbesserung von Straßen bestimmter Fluchtlinien nach Möglichkeit beizubehalten.
5. Die Geschlossenheit alter Straßen- und Platzwandungen ist auch bei Festlegung der für den Verkehr erforderlichen Erbreiterungen und Durchbrechungen nach Möglichkeit zu schonen (Beispiele: Rom, Brüssel, Nürnberg, München, Köln).
6. Die sogenannte Freilegung eines Bauwerks, bezw. die Vorbereitung der Freilegung durch Fluchtlinienfestsetzung kann hervorgehen aus dem Verkehrsbedürfnisse und aus ästhetischer Absicht. In beiden Fällen ist vor der Festsetzung sorgfältig zu prüfen, ob das Gesamtbild des Bauwerks und seiner Umgebung durch die beabsichtigte Freilegung gehoben oder beeinträchtigt werden wird.

   Muß die Beeinträchtigung befürchtet werden, so ist, wenn Verkehrsinteressen maßgebend sind, nach Möglichkeit dem Verkehre eine andere Richtung anzuweisen. Handelt es sich dagegen vorwiegend um ästhetische Absichten, um sogenannte Verschönerungen, so ist eine schädigende Freilegung erst recht zu unterlassen und, soweit nötig, die Verbesserung der Umgebung des Bauwerks in anderer Weise anzustreben (Beispiele: Löwen, Köln, Darmstadt, Stralsund).

Geheimrat Stübben gab dazu etwa folgende Erläuterungen:

Die mittelalterliche Stadt war nicht auf großen Verkehr eingerichtet, hatte auch keine besondere Rücksicht auf die Schaffung gesundheitlicher Verhältnisse genommen. Deshalb sind in unserem Zeitalter Verbreiterungen und Richtungsänderungen alter Straßen, Durchbrechungen ganzer Stadtteile durch neue Straßen notwendig geworden. Der wichtigste Satz ist der erste, denn bei der Aufstellung von Bebauungsplänen hat man bisher nicht daran gedacht, zu prüfen, welcher Art die sich den neugezogenen Fluchtlinien in den Weg stellenden Bauwerke sind, zu unterscheiden zwischen der Masse gewöhnlicher Privathäuser und den etwa sich daraus hervorhebenden eigenartigen Gebäuden von künstlerischem oder geschichtlichem Werte. Solchen unbeabsichtigten und unbewußten Schädigungen soll in Zukunft vorgebeugt werden.

Bei Verschiebung alter Fluchtlinien ist zu bedenken, daß dann vorstehende Häuser auf die Dauer unhaltbar zu sein pflegen, wenn nicht deren Besitzern eine Sonderentschädigung gewährt wird — der Verkehr wird auf ihre Beseitigung hindrängen; dem kann durch Umbau oder Zurückversetzung in die neue Flucht oder durch Ausbruch von Laubengängen im Erdgeschoß entgegengewirkt werden. Ebenso fühlt sich der Besitzer benachteiligt durch ein Zurücktreten seines Hauses hinter die Bauflucht; Vorhallen oder sonstige niedrige Vorbauten werden den Anschluß an die neue Bauflucht herzustellen haben.

Schädlich ist ferner die Höherlegung des Straßendammes. Die allzu ängstliche Rücksicht auf eine theoretische Hochwasserlinie oder angebliche Verschönerung des Längenprofils haben schon oft zu Zerstörungen wertvoller Bauwerke geführt. In den meisten Fällen ist aber eine andere Lage oder Führung der Profillinie möglich. Namentlich werden oft Wall und Graben alter Städtebefestigungen samt den Brücken unnötiger Weise beseitigt.

Neue Fluchtlinien sollen nach Möglichkeit die Eigenart alter Straßen schonen; im Mittelalter hatte man zwar auch regelmäßige Straßennetze ausgesteckt, sich im Einzelnen bei der Bebauung aber nicht daran gehalten. Die mathematisch grade Linie ist keine Notwendigkeit, insbesondere auch nicht für den Verkehr — dieser fordert nur eine entsprechende Breite zu seiner Entwickelung und Übersichtlichkeit der Straße: bei einer leichten Krümmung ist die Straße sogar übersichtlicher.

Schwer fällt es oft, die Geschlossenheit alter Straßen- und Platzwandungen zu erhalten. Der Fernblick in lange Straßenzüge ist charakteristisch für Paris; abgeschlossene Stadtbilder dagegen sind uns Deutschen eigentümlich. Man wird zu Kompromissen zwischen dem überlieferten Zustande und den Verkehrsanforderungen der heutigen Zeit schreiten müssen, zum Beispiel (siehe Abb. 1) für eine neue Querverbindung nicht grade da, wo es vielleicht am allerbesten wäre, inmitten der konkaven Wandung einer gekrümmten Straße ein Loch brechen, sondern etwas weiter vorher, wo die Krümmung konvex ist oder erst beginnt, die Durchbruchstraße einführen, wenn damit auch noch ein genügender Erfolg erreicht wird; oder, wenn eine vorhandene Straßenversetzung (siehe Abb. 2) den Verkehr belästigt, nicht die Straße verlegen, auch nicht eine Vermittelung herstellen durch Verbrechung der hemmenden Ecken, (siehe Abb. 2a), sondern besser durch platzartige Erweiterung einer Straßenmündung (siehe Abb. 2b).

Alte erhaltenswerte Bauwerke, die dem Verkehr hinderlich geworden sind, einfach abzubrechen, ist Barbarismus, sie aber von beiden Seiten freizulegen, wirkt meist ungünstig. Man soll sich mit der Freilegung von einer Seite begnügen — das stehengebliebene Severintor des alten Köln hat einseitigen Anschluß an ein Stück der Festungsmauer — oder die anschließende Bebauung mit Durchfahrten durchbrechen, wie in der Deutschen Städteausstellung zu Dresden die Pläne von der Verkehrsverbesserung am eingebauten Weißenturm in Nürnberg gezeigt haben. Als die Verbreiterung einer engen, auf den Rathausplatz in Brüssel mündenden Straße das schöne Stadtbild schädigte, hat der Bürgermeister Buls die Straßenmündung mit einer Durchfahrt wieder überbaut.

Freilegungen werden sich allerdings nicht immer vermeiden lassen, entweder aus Verkehrsrücksichten oder auch aus ästhetischen Gründen, dann muß aber dafür gesorgt werden, daß die Platzwandungen keine Höhe erreichen können, die das freigelegte Bauwerk erdrücken. Das durch eine breite Straße offengelegte Rathaus in Löwen wirkt jetzt viel zu zierlich. In Köln ist die vom Rhein her so wirkungsvolle Kirche von Gross-St. Martin von verwahrlosten Giebelhäusern umgeben, die jetzt abzubrechen beabsichtigt wird. Im Verkehrsinteresse ist dies aber nur zum Teil notwendig, und da diese Umgebung den Maßstab für das Stadtbild abgibt, muß empfohlen werden, den anderen Teil der Häuser in alter Höhe wieder aufzubauen. Nicht radikaler Abbruch also, sondern maßvoller Umbau der Umgebung eingebauter Bauwerke ist anzustreben, wofür die teilweise Freilegung der Stadtkirche in Darmstadt ein glückliches Beispiel gibt. Der in der schon erwähnten Städteausstellung ausgehängte Plan von einer in Stralsund geplanten Freilegung ist dagegen nicht frei von Bedenken — man weiß nicht, aus welchen Gründen die Kirche hier freigelegt werden soll.

Als zweiter Berichterstatter erweiterte Geheimrat Hofmann das Thema, indem er auf das Unheil hinwies, das die Festsetzung von Fluchtlinien in kleineren Städten und überhaupt auf dem Lande im Gefolge zu haben pflegt. Nicht nur auf das Straßenbild im Einzelnen, sondern auf das Ortsbild im Ganzen muß die Denkmalpflege auch ihr Augenmerk richten. Man sucht das Land nicht allein zur leiblichen Erholung auf; auch der Reiz der malerischen Ortsanlage spricht bei der Auswahl des Sommeraufenthaltes mit. Das ältere deutsche Landhaus, das Bauernhaus ist den Engländern und besonders den Nordamerikanern vielfach Vorbild gewesen, und jetzt droht es zu verschwinden. So werden auch viele Landstädtchen und Dörfer durch die neuzeitliche Entwickelung geschädigt; die Schuld daran trägt die rücksichtslose und überflüssige Festsetzung neuer Baufluchtlinien. Bei der Erhaltung schöner anheimelnder Ortsbilder kommt es weniger auf die einzelne, an sich meist schlichte oder gar unbedeutende Hausfassade an, als auf die Gesammtwirkung der Baumassen. Als gefährlich für den überlieferten Bestand hat sich die Selbstverwaltung ohne sachverständigen Beirat erwiesen. Befindet sich im Gemeinderat ein Bauunternehmer, der z. B. Köln gesehen hat, so ruht er nicht eher, bis etwas zur Verschönerung des vermeintlich zurückgebliebenen Ortes geschieht, eine großstädtische Straße hergerichtet, die alte Hauptstraße verbreitert wird. Zwei praktische Beispiele mögen zeigen, wie man dann mit dem Gute unserer Väter umgeht. Erstens: Ein kleines Städtchen in der hessischen Provinz Starkenburg hatte im Bebauungsplane eine grade Straße zum Bahnhof hin vorgesehen, die einen alten Bauernhof mitten durchschneiden sollte, so daß das Wohnhaus auf der einen Seite verblieb, die zugehörigen Stallungen auf die andere Seite der Straße geraten wären. Der Bauer hatte ohne Erfolg Einspruch hiergegen erhoben. Eine örtliche Besichtigung des eingreifenden Ministeriums ergab, daß die Straße bei einer Verschiebung um nur etwa 20 m ohne jegliches Hinderniß durchgeführt werden konnte. Zweitens: In einem Städtchen Rheinhessens sollten 78 Häuser, darunter eine neuerbaute Brauerei, angeschnitten werden, um die Straße auf einer Seite um durchschnittlich 1,5 m zu verbreitern. Die Untersuchung ergab, daß die Gemeinde selbst nicht einmal diese Verbreiterung gewünscht hat, sondern dazu vom Kreisamte, das meinte, es müsse endlich einmal in der ungleich breit verlaufenden Straße Ordnung geschaffen werden, veranlaßt worden ist. Und wer macht dies Alles? Der Geometer, der Landmesser! Dieser kann sich kein Bild vom Aufbaue der Straßenwandungen machen, und doch will er den Grundriß dazu geben. Zu den Häusern wird aber auch der Grundriß von Architekten gefertigt. Es genügt nicht, die Fluchtlinie nur in den Lageplan einzuzeichnen; ihre Wirkung muß auch in schaubildlicher Ansicht dargestellt werden. In Hessen ist deshalb vorgeschrieben, die Bebauungspläne durch Architekten fertigen zu lassen, zu denen der Landmesser lediglich die Unterlagen zu liefern hat. Die in Bleistift gezeichneten Pläne werden vor ihrer Fertigstellung und förmlichen Festsetzung im Ministerium geprüft. Neuere Stadtbilder in Heppenheim, Bensheim und Auerbach beweisen den Erfolg dieser Vorschriften. Erfreulich ist es, daß die technischen Hochschulen jetzt diesem Gebiete auch ihre Aufmerksamkeit zuwenden, daß zu diesem Zwecke Lehrstühle

gegründet worden sind, Kurse für Baubeamte abgehalten werden. Immer mehr wird dann auch zu verhüten sein, daß nicht unnötiger Weise Fluchtlinien festgesetzt werden, was in kleinen Städten und Dörfern nur zu oft vorkommt. Den bereits angeführten 6 Leitsätzen wäre daher als siebenter etwa noch hinzuzufügen: „In malerischen Ortschaften mit langsamer Entwickelung ist die Veränderung an Straßenwandungen durch Festlegung von Fluchtlinien möglichst zu verhindern.“

Endlich nahm auch der dritte Berichterstatter, Geheimer Hofrat Gurlitt, das Wort, um zu empfehlen, bei der Aufstellung der Denkmalverzeichnisse mehr auf das städtische Wohnhaus zu achten besonders auf seine typischen Formen. Auf Umbauten in ästhetischer Hinsicht Einfluß zu üben sei schwer; um so eher werde es sich erreichen lassen, das Unwesen des Reklameschildes, das oft alte Bau-Denkmäler — die Häuser der „Hohen Lilie“ und des „Stockfisch“ in Erfurt zum Beispiel, die alten Häuser in Leipzig gleich straßenweise usw. — völlig zu verdecken, die doch eben wegen ihrer Massenhaftigkeit und in der Sucht eines Jeden, das Nachbarliche zu übertrumpfen, kaum mehr Zweck erfüllen, dafür aber das Auge des Beschauers verletzen. Schon aus gesundheitlichen Gründen sollte dies verboten werden. — Gurlitt beantragte mit der von Hofmann vorgeschlagenen Erweiterung die Leitsätze drucken und den Stadtverwaltungen zugehen zu lassen.

In der Besprechung der Berichte forderte Professor Frentzen aus Aachen einen Schutz des Stadtbildes auch in senkrechter Richtung, also nicht nur vor den Fluchtlinien im Grundriß. Der Aufriß sei in neuerer Zeit dadurch sehr gefährdet, daß plötzlich an breiten Straßen oder Plätzen ein Besitzer bis zum polizeilich zulässigen Maße höher baut, als es früher meist üblich gewesen, (z. B. 22 m statt 12 m) und dadurch die niedrigeren, älteren Häuser drückt. Namentlich für die Denkmäler, Rathäuser usw. sei eine gesetzliche Schutzzone notwendig.

Geheimrat Stübben befürwortete in seinem Schlußworte den Zusatz von Hofmann und regte noch an, alte Ortsbaupläne mit in die Denkmalverzeichnisse aufzunehmen, ferner auch die Bauordnungen in Bezug auf die Denkmalpflege zu prüfen, von der allgemeinen Frage ausgehend: Wie lassen sich die Anforderungen der Neuzeit mit der Rücksicht auf die Denkmalpflege vereinen?

Es wurde in der Versammlung beschlossen, nicht nur die Leitsätze mit dem Zusatze von Hofmann, sondern auch sämtliche Vorträge vervielfältigen zu lassen und allen Städten zu übersenden. Dieses Ergebnis kann als ein glückliches bezeichnet werden. Daß es aber zu einer so einmütigen Kundgebung in Sachen des Städtebaues kommen konnte, ist wesentlich dem bahnbrechenden Buche unseres inzwischen verstorbenen Camillo Sitte „Über den Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“, der unermüdlichen Arbeit Henricis in Wettbewerben und Kritiken, in Vorträgen und in der Tagespresse, sowie den von den Fachzeitungen immer wiederholten Anregungen und Vorschlägen zur Überwindung des herrschenden Schematismus zu verdanken. Diese Vorarbeit hat endlich auch den Boden in der Laienwelt gelockert zur Aufnahme neuer Ziele im Städtebau. Dankbar sind auch die nach dieser Richtung gehenden Bemühungen der preußischen Staatsregierung anzuerkennen.

Im einzelnen möge zu den Leitsätzen noch folgendes bemerkt sein. Die Kennzeichnung charakteristischer Privathäuser auf dem Stadtbauplane wird nach dem Vorgange des Stadtbaurates Pauly in Kiel (siehe „Denkmalpflege“, 1903, Seite 87) zweckmäßig durch photographische Aufnahmen nach der Natur ergänzt, und zwar nicht nur für sich allein, sondern auch im Zusammenhange mit dem ganzen Straßenbilde. Dabei ist gleich die Frage zu erörtern, ob und wieweit die Gemeinde zur Erhaltung der Straßen und Gebäude oder ihrer Teile beizutragen hat, mit welchen Mitteln und in welcher Form dies geschehen soll. Bei allen baulichen Veränderungen in der Altstadt sind diese Bilder mit zu Rate zu ziehen. Meist wird man übrigens das übermäßige Vortreten eines erhaltungswerten Bauwerkes dadurch verhüten können, daß man an dieser Stelle die neue Fluchtlinie von beiden Enden der Straße her an die alte Bauflucht heranzieht und dafür die gegenüberliegende Straßenwandung einbiegt, also durch Krümmung der Straße. Aber auch das Heraustreten eines einzelnen Hauses vor die Bauflucht wäre nicht immer ein Unglück. Wenn es sich nicht gerade wie ein Eisbock dem Verkehrsstrome entgegenstellt, braucht man bloß die kahlen Giebelwände mit Oeffnungen zu durchbrechen, um einen großen Erker gewissermaßen in der Straßenwandung zu erhalten; doch stehen dem vielfach die Vorschriften der Bauordnung entgegen. Ein Zurücktreten hinter die Bauflucht, das heißt also ein Vorschieben der Straßenflucht ließe sich wohl stets vermeiden, wenn man auf dieser Seite die Straßenflucht konkav gestaltete und somit auf die Parallelität der Straßenwandungen verzichtete. In der natürlichsten Weise würde dann in Geschäftsstraßen zum Beispiel eine willkommene Erweiterung des Bürgersteiges zum Stehenbleiben etwaiger Ladenbeschauer geschaffen. In Wohnstraßen kann das einfache Zurücktreten hinter die Bauflucht dem Hause nur vorteilhaft sein.

Eine Schutzzone, die hervorragende Bauwerke vor dem allzu hohen Emporstreben der Nachbarschaft bewahren soll, ließe sich wohl nur durch die Bauordnung beschaffen. Der Pariser Platz in Berlin ist in dieser Weise geschützt, also eine Gesamtanlage. Wie aber soll ein einzelnes Haus geschützt werden? Ohne Entschädigung zu bieten, scheint dies schwer durchführbar. Auch diese Frage regt zur Prüfung der Bauordnungen in bezug auf die Denkmalpflege an. Da gibt es auch noch manche andere wunde Punkte; einen davon habe ich vor kurzem bei Besprechung des Hamburger Baugesetzes in der „Deutschen Bauzeitung“ berührt, nämlich die radikale Vernichtung der alten Holzhäuser in den Städten; das andere betrifft das Verschwinden der kleinen Wohnhäuser, wo die polizeilichen Bestimmungen nur eine zweckmäßige Reihenbebauung gestatten, wenn mehrere Grundstücke zu einem größeren zusammengelegt werden usw. Möge daher der für den nächsten Denkmalpflegetag gewählte Ausschuß auch hierauf sein Augenmerk richten!

ÜBER DIE STELLUNG DER KIRCHEN IM STADTPLAN.

Von Fritz Wolff, Berlin.

Die Veranlassung zu den Studien, über die ich Ihnen heute einiges mitteilen will, haben die Ratschläge für den Bau evangelischer Kirchen gegeben, die vor einigen Jahren von der evangelischen Kirchenkonferenz zu Eisenach erlassen sind. Sie werden mit dem Satze eingeleitet:

„Die Kirche gehört auf einen offenen Platz und soll sich nicht an andere Gebäude anlehnen.“

Dieser Satz zeichnet sich erstens durch den absprechenden Ton aus, der geistlichen Herren so geläufig ist. Eine andere Stellung der Kirche ist nach deren Ansicht also ungehörig. Was ist aber zweitens unter einem „offenen“ Platz zu verstehen? Was man im Sinne des Städtebaues einen Platz nennt, ist doch gerade eine geschlossene Anlage, z. B. Gensdarmenmarkt, Leipziger Platz, Pariser Platz. Offener Platz ist ein Widerspruch in sich. Gemeint ist also wohl ein freier Platz oder öffentlicher Platz.

Für Kirchen in Dörfern und kleinen Städten ließe sich gegen diese Vorschrift nicht gerade viel einwenden, wenn auch manche poetische Anlage älterer Zeit sich ihr nicht anpaßt. Anders liegt die Sache aber in verkehrsreichen Großstädten. Hier kann die Befolgung der aufgestellten Regel geradezu bedenkliche Folgen haben, wie sich an einigen Beispielen in Berlin schon beobachten läßt. Wenn sich das Geläut der Glocken mit dem Gebimmel der Straßenbahnen mischt, so gibt das keinen harmonischen Klang, und es ist traurig, wenn sich die Kirche aur allen Seiten durch Tafeln mit der Aufschrift „Schrittfahren!“ gegen den zudringlichen profanen Verkehr wehren muß.

In früheren Zeiten wurden die Bauplätze für Kirchen nach anderen Gesichtspunkten gewählt, und wenn man einmal einen forschenden Blick in die Vergangenheit wirft, so sieht man mit Erstaunen, daß die jetzt so schroff befohlene Stellung der Kirche früher zu den seltensten Ausnahmen gehörte. Zum Beweis dessen soll eine Anzahl von älteren Beispielen vorgeführt und dadurch die früher übliche Stellung der Kirchen im Stadtplan beleuchtet werden.

Die ältesten Kirchen der Christenheit stehen in Rom. Von den fünf Patriarchalkirchen kann hier abgesehen werden, weil sie infolge des Widerstandes, den die römische Aristokratie dem neuen Glauben entgegensetzte, entweder außerhalb Roms oder in unmittelbarer Nähe der Stadtmauer errichtet worden sind, und von ihrer Stellung im Stadtplan somit nicht wohl die Rede sein kann. Nach ihnen ist eine der ältesten die sehr gut erhaltene Kirche S. Clemente, Abb. 1, die der Legende nach an der Stelle des Wohnhauses des Heiligen stehen soll. Sie liegt auf einem Eckgrundstück an der Kreuzung der via S. Giovanni und der via dei querceti. Die Ecke selbst wird von einem mit Mauern umschlossenen und von Hallen umgebenen Vorhof eingenommen, an den sich die Kirche mit ihrer nach Osten gerichteten Eingangsseite anschließt. Die südliche Langseite liegt an der Straße frei, während die beiden anderen Seiten durch Kloster- und Nachbargebäude eingebaut sind. Bemerkenswert ist, daß die Seitenschiffe bei dieser Basilika ebenso wie bei den meisten der noch folgenden italienischen Beispiele keine Fenster besitzen, die Mauern an der Straße also ganz undurchbrochen sind bis auf das eine einzige Tor des Vorhofes, durch welches allein die Kirche mit der Außenwelt ursprünglich in Verbindung stand. Man erkennt in dieser Anordnung wohl noch die Nachwirkung der unsicheren Verhältnisse aus der Zeit des ersten Christentums, die der Kirche große Zurückhaltung geboten.

Eine noch verstecktere Lage hat die Kirche S. Alessio auf dem Aventin, Abb. 2, deren Gründung auch sehr weit zurückgreift. Sie liegt an der via Sabina zurückgezogen hinter einem mit zwei Hallen ausgestatteten Vorhofe, der nur mit einer Seite nach der Straße blickt. Die Kirche selbst liegt ganz auf Hinterland und steht in inniger Verbindung mit dem zugehörigen Kloster.

Das Spiegelbild von S. Clemente zeigt uns die Kirche S. Martino ai monti, Abb. 3, die in der Nähe der Trajansthermen mit teilweiser Benutzung alter Thermenräume für die Unterkirche errichtet ist. Die einzige Abweichung besteht darin, daß hier der Vorhof der umgebenden Hallen entbehrt.

Bei S. Prassede, Abb. 4 ist der ebenfalls hallenlose Vorhof gänzlich eingebaut und von der via di S. Martino, an der der Haupteingang liegt, erst über einen ansteigenden Gang erreichbar. Die Kirche selbst reicht mit den der einen Längsseite vorgelagerten Kapellen bis an die Flucht der Nebenstraße und hat hier einen Nebeneingang.

Aus diesen Beispielen geht soviel mit Sicherheit hervor, daß man in altchristlicher Zeit keinen Wert darauf gelegt hat, die Kirche auf einen freien Platz zu stellen, daß man ursprünglich aber stets darauf bedacht war, zur Erhöhung der weihungsvollen Stimmung vor dem Eingange einen gegen die Straße abgeschlossenen Vorhof anzuordnen.

Die Umschließungsmauern des Vorhofs finden sich bei einigen auch sehr frühen Kirchen, z. B. S. S. Nereo ed Achilleo und S. Lorenzo fuori le mura, ersetzt durch begrenzende Säulen, Prellsteine, Freistufen und dergleichen. Fällt auch diese Kennzeichnung fort, wie bei S. Pietro in vincoli, Abb. 5, so wird aus dem Vorhofe ein öffentlicher Vorplatz, und es entsteht diejenige Anordnung, die man als die Normalstellung italienischer Kirchen bezeichnen kann. Bei dieser ist die Kirche an zwei, zuweilen auch drei Seiten eingebaut, vor der Eingangsfront aber wird ein der Würde des Gebäudes entsprechender Vorplatz angeordnet.

Hierhin gehört als eins der schönsten Beispiele die kleine Kirche S. Bartolomes all’isola auf der Tiberinsel, Abb. 6, vor der ein trapezförmiger, ganz geschlossener Vorplatz mit einer Säule in der Mitte angeordnet war. Jetzt ist leider die eine Seite des Platzes der Tiberregulierung zum Opfer gefallen, Letarouilly gibt aber noch die ursprüngliche Anlage im Grundriß und in einer kleinen Perspektive.

Aus gotischer Zeit besitzt Rom nur die Kirche S. Maria sopra Minerva Abb. 7, die in der Nähe des Pantheons auf den Trümmern eines Minervatempels errichtet ist. Sie ist eine der wenigen Kirchen Roms, die genau west-östlich orientiert sind. Sonst scheint man hierauf keinen Wert gelegt zu haben, denn auch der Petersdom ist ost-westlich gestellt. Im übrigen ist S. Maria sopra Minerva ein getreues Spiegelbild von S. Pietro in vincoli, nur mit dem Unter-

VIA S. GIOVANNI

VIA DEI QUERCETI

Abb. 1.

VIA SABINA

Abb. 2.

Abb. 3.

Abb. 4.

Abb. 5.

Abb. 6.

Abb. 7.

Abb. 8.

Abb. 9.

schiede, daß die Vorhalle fehlt. Auch in gotischer Zeit hat man also an der Normalstellung festgehalten.

Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß dies seinen Grund hatte in dem Bedürfnisse und Bestreben, die Wohnungen der Geistlichen und die Klöster der Bruderschaften samt ihren Nebengebäuden mit der Kirche in räumlichem Zusammenhang zu erhalten. Das war nur möglich, wenn man die Kirche teilweise einbaute. Dafür aber entschädigte man sie durch einen monumentalen Vorplatz. Dieser Gedanke hat wohl seinen großartigsten Ausdruck bei dem Petersdome erfahren. Bei ihm ist die grundlegende, primitive Anlage von S. Clemente in glänzendster und monumentalster Weise entwickelt und zum Abschluß gebracht worden.

Daß man diesen Entwicklungsgang am besten in Rom verfolgen kann, ist bei der führenden Stellung dieser ehemaligen Beherrscherin des Erdkreises selbstverständlich, auch ist es leicht erklärlich, daß die meisten italienischen Städte sich bei der Wahl der Bauplätze für ihre Kirchen an Rom ein Beispiel genommen haben.

In ihrer Lage einzig und kaum zu übertreffen in ihrer Gesamtanordnung ist die Kirche S. Annunziata in Florenz, Abb. 8. Ihr Vorplatz ist die stolze gleichnamige piazza, an der das berühmte Findelhaus des Brunellesco liegt. Die Kirche steht an der einen Schmalseite dieses wunderbar schönen, auf drei Seiten von Arkaden eingefaßten Platzes gegenüber der Mündung der vom Dome herkommenden via dei Servi. Aus der die Vorhalle bildenden Arkade gelangt man in den hallengeschmückten Vorhof mit den berühmten Fresken von Andrea del Sarto und aus diesem erst in das Kircheninnere. Im höchsten Grade monumental, reich und weihevoll ist diese dreigliedrige Anlage. In vornehmer Zurückgezogenheit beherrscht die Kirche den Platz, der wohl an Festtagen manchmal ein fröhliches Volkstreiben zeigt, meist aber so feierlich und still daliegt, daß man das Plätschern der beiden köstlichen Springbrunnen weithin vernimmt.

Ganz eigenartige Platzbildungen sind zuweilen aus dieser den Italienern eignen Vorliebe für die zurückgezogene Lage der Kirchen hervorgegangen. So z. B. bei der Kirche S. Maria Novella zu Florenz, Abb. 9 mit dem gleichnamigen fünfeckigen Platz. An der stillsten, dem Verkehr entrücktesten Stelle dieses mächtigen Vorplatzes erhebt sich die stolze Marmorfassade der Kirche. Heute würde man in einem Straßennetze von ähnlicher Form die Kirche mitten in den Verkehr hineinstellen, Abb. 10.

S. Croce und S. Spirito in Florenz, S. Domenico und S. Francesco in Bologna haben fast dieselbe Stellung wie S. Pietro in vincoli und S. Maria sopra Minerva in Rom. Es würde zu weit führen, alle einschlägigen Beispiele ausführlich zu besprechen. Nur eins möchte ich noch heranziehen, ehe wir Italien verlassen, nämlich den Domplatz von Pistoja, Abb. 11, der als Vorbild für viele ähnliche Anlagen gelten kann. Die Kirche steht auch hier an der zurückgezogensten Stelle, auf ihrem Vorplatze erhebt sich in angemessener Entfernung das Baptisterium, während an der dem Verkehr zugewandten Seite das Rathaus und das Gericht ihre sehr geeignete Stelle am Platzrande gefunden haben.

In Deutschland tritt das Bewußte der Anordnung bei den mittelalterlichen Kirchen nicht so klar hervor wie in Italien. Doch ist auch hier die vollständig freie Stellung keineswegs die Regel, sondern die Ausnahme, und es lassen

Abb. 10. Abb. 11. Abb. 12. Abb. 13.

Abb. 14. Abb. 15. Abb. 16.

sich nicht wenige Beispiele anführen, die ganz die italienische Normalstellung zeigen.

Das Münster zu Basel, Abb. 12 besitzt Vorplatz und Seitenplatz in derselben Weise wie S. Domenico in Florenz mit dem einzigen Unterschied, daß die Eingangsfront nicht vom Verkehr zurückgezogen ist, weil der Vorplatz nur durch eine jenseitige Erweiterung der Straße gewonnen werden konnte, eine Anordnung, die auch in Italien, z. B. bei der Jesuitenkirche S. Ignazio in Rom, vorkommt. — Sehr viel schöner ist die Anlage des Vorplatzes beim Dome zu Regensburg, Abb. 13, die durchaus an S. Maria sopra Minerva erinnert.

Bei dem Dome zu Trier, Abb. 14 liegt der Vorplatz deshalb besonders günstig, weil auf ihn in der Axe des Domes die vom Marktplatze kommende kurze Sternstraße stößt. Auf dem Seitenplatze nimmt die Liebfrauenkirche die Stelle eines italienischen Baptisteriums ein. Die ganze Anlage macht um so mehr einen vornehmen, friedlichen Eindruck, als in der Richtung a-b kein nennenswerter Verkehr stattfindet.

Mit ein paar Beispielen aus späterer Zeit will ich schließen, nämlich den Jesuitenkirchen in Trier und Koblenz, Abb. 15 u. 16. Bei beiden ist die Einwirkung italienischer Vorbilder, insbesondere der Kirche del Gésu in Rom, mit großer Wahrscheinlichkeit vorauszusetzen, denn die Anordnung ist außerordentlich ähnlich. Bei dem Jesuitenplatz in Koblenz ist zu bemerken, daß die Gasse b und der überbaute Durchgang a nur dem Fußgängerverkehr offen sind, sodaß über den Platz selbst kein Wagenverkehr stattfindet. Die Kirche liegt recht versteckt, lockt aber durch ein sehr prächtiges Portal die Gläubigen wirkungsvoll an.

Wir sehen aus diesen Beispielen, daß im 16. Jahrhundert die aus den Zeiten des Frühchristentums stammende Überlieferung noch nicht erloschen war.

Unsere evangelische Kirche hat andere Bedürfnisse als die altchristliche und katholische. Kreuzgänge und Klöster brauchen sich bei uns nicht an das Kirchengebäude anzuschließen, und es ist nicht üblich, die Wohnungen der Geistlichen und Beamten in unmittelbaren Zusammenhang damit zu bringen. Aus Rücksichten auf die Feuersicherheit ist es vielleicht auch wünschenswert, daß die Kirche frei stehe. Aber es gab eine Zeit, wo man aus den italienischen Beispielen die zu beherzigenden Lehren wohl zu ziehen wußte, ohne die Bedürfnisse der evangelischen Kirche außer acht zu lassen. Ich weise nur auf die Jakobikirche in der Oranienstraße in Berlin und auf die besonders reizvolle Anlage der Johanniskirche in Moabit daselbst gegenüber der Kirchstraße hin.

Allgemeine Regeln über die Stellung der Kirchen lassen sich überhaupt kaum aufstellen. Unter Umständen kann die Kirche auf einem freien Platze eine sehr günstige Lage haben. Gegen die Stellung der Gnadenkirche im Invalidenpark läßt sich gewiß nichts einwenden. Bedenklich aber ist die Errichtung einer Kirche mitten auf einem Verkehrsplatze. Und soviel ergibt sich aus den angeführten Beispielen, daß es vorteilhafter sein kann, die Kirche an den Rand des Platzes zu stellen und daß sich hierzu am besten Baustellen in bevorzugter, aber ruhiger Lage eignen. Unter allen Umständen ist darauf zu achten, daß vor der Kirche ein angemessener monumentaler Vorplatz verbleibt, der sie gegen den Lärm des Straßenverkehrs schützt.

DER KÖNIGIN LUISE-GARTEN IN MAGDEBURG.

Von Peters, Magdeburg.

Die Niederlegung der Befestigungswerke zur Stadterweiterung hat für die alten Festungsstädte Gelegenheit zu einer ungewöhnlichen Bautätigkeit gegeben, die zwar in den meisten bedeutenderen Ranges schon zu ihrem Abschlusse, wenigstens im großen und ganzen, gelangt ist. Es braucht nur an Köln a. Rh., Stettin, Mainz usw. erinnert zu werden. In Magdeburg ist nach einer ersten Stadterweiterung im Westen in den 70er Jahren gegenwärtig ein zweites, überaus umfangreiches bebauungsfähiges Stadtgebiet auf dem nördlichen Teil der Befestigungswerke, der sogenannten „Nordfront“ aufgeschlossen, während eine dritte Erweiterung im Süden auf dem Gelände des berühmten „Sterns“ durch Vertragsabschluß gesichert und in aller nächster Zeit bereits in Angriff genommen werden soll. Die erste bahnbrechende Erweiterung der Altstadt Magdeburg ist in Zeit von etwa $2^1/_2$ Jahrzehnten voll durchgeführt worden, und der neue mächtige Stadtteil daselbst zeigt kaum noch an einer Stelle die geringste Lücke.

Die Stadterweiterungen in Festungsstädten vollziehen sich gewöhnlich nur nach überaus schwierigen und langwierigen Verhandlungen zwischen der Militärbehörde und der Stadtverwaltung, wobei der Geldpunkt die vornehmste Rolle zu spielen pflegt. Für die Stadt muß deshalb bei Aufstellung des Bebauungsplans notgedrungen wohl überall ein Kompromiß geschlossen werden zwischen den praktischen und sonstigen, insbesondere den künstlerischen Anforderungen, welche beim Entwurf für die Bebauung des neu hinzutretenden Stadtteils zu beachten sind. Der von der Militärverwaltung aus der Veräußerung der „Nordfront“ erzielte Grundpreis war ein derartiger, daß die Stadt Magdeburg gegenwärtig kaum noch in der Lage ist, tatsächlich den Selbstkostenpreis für das zur Bebauung vorgerichtete Gelände im Verkaufe der Baustellen zu erzielen! Selbstverständlich handelt es sich ja dabei immer noch um ganz erhebliche Aufwendungen für die Einebnungsarbeiten, die Anlage von Straßen, Plätzen, Gartenanlagen, Baumpflanzungen, Entwässerung, Gas- und Wasserleitung und dergl. mehr. Nichts desto weniger ist es, wie in anderen Festungsstädten, namentlich den bereits oben genannten, so auch in Magdeburg dringlicher Wunsch der Stadtverwaltung gewesen, bei Durchführung des neuen Bauplans für die Erweiterung auch die ästhetische Seite nach Möglichkeit berücksichtigt zu sehen.

Daß im Stadterweiterungsgebiet anders gebaut werden soll, wie in demjenigen der bisher vom engen Festungsgürtel eingezwängten Altstadt, versteht sich von selbst, daher die einfache Übertragung der altstädtischen Baupolizei-Verordnungen auf die neuen Verhältnisse ausgeschlossen war! Nach der inzwischen für Magdeburg erfolgten Einführung der Zonen-Bauordnung zur Regelung des Bauens in den Außengebieten wurde zwar für die unmittelbar mit der Altstadt zusammenhängende „Nordfront“ ein Teil des Erweiterungs-Geländes für die unbeschränkte altstädtische Bauweise bestimmt, ein anderer Teil aber für die Bebauung mit Beschränkung der Gebäudehöhe und der Zahl der Wohngeschosse, ein dritter Teil endlich für die offene Bebauung vorbehalten, wobei nur Gebäude mit gewissem Abstande von einander errichtet werden dürfen. Auf die Unterschiede der Bestimmungen dieser „Zonenbauordnung“ braucht hier nicht weiter eingegangen werden. Daß durch diese Baubeschränkungen erhebliche Opfer auch der Stadt auferlegt wurden, erscheint klar, war aber unvermeidlich, da ja mit der Einführung der Bauordnung für das Außengelände jedem Grundstücks-Besitzer genau dieselben Beschränkungen zugemutet werden, über die sich füglich die Stadt als Großgrundbesitzerin also nicht einseitig hinwegsetzen durfte!

Unter solchen Verhältnissen erscheint die von der Stadtverwaltung noch freiwillig übernommene weitere Beschränkung der offenen Bauweise als bemerkenswert, da sie nur aus ästhetischen Rücksichten erfolgte. Aus dem Gelände der offenen Bauweise, d. h. derjenigen mit dem sogenannten Bauwich (von je 5 m Abstand der Gebäude von der Grundstücksgrenze, somit von 10 m Mindestabstand von einander) wurde nämlich ein großer Baublock neben den sonstigen Blöcken mit geschlossener Bebauung, für landhausmäßige Bebauung herausgelöst, in dem nur auf allen Seiten freistehende, villenartige Gebäude inmitten von Gartenanlagen errichtet werden dürfen. Die Zahl der Wohngeschosse ist auf zwei beschränkt, abgesehen vom Untergeschoß, in welchem Wirtschaftsräume und die Hausmannswohnung untergebracht werden können; außerdem ist die Einrichtung von Zimmern im ausgebauten Dachgeschoß gestattet. Selbstverständlich sind alle Hausansichten angemessen architektonisch auszubilden.

Im Jahre 1895 wurde im nordwestlichen Teile des Nordfrontgeländes, in unmittelbarer Nähe der dort belegenen und in den Besitz der Stadt übergegangenen Glacisanlagen eine Gartenbau-Ausstellung abgehalten, die von außerordentlichem Erfolge begleitet war. Mit bemerkenswertem Geschicke waren die Schwierigkeiten der örtlichen Verhältnisse von den beiden leitenden Gartenkünstlern, dem städtischen Gartendirektor Schoch und dem Garteningenieur Laeßig überwunden. Auf dem wüsten Festungsgelände war ein kleines Paradies entstanden; aus dem bisherigen Wallgraben war ein Tal geschaffen, das zu beiden Seiten von anmutigen Hügeln eingeschlossen, sogar des idyllischen Baches und eines kleinen Sees nicht entbehrte. Die Bruchsteinmauern der Festungswerke waren zum größeren Teil beseitigt, zum anderen Teil zu Felspartien umgestaltet, mit Epheu überrankt, zwischen lauschigen Strauchanlagen versteckt usw., und das alles mit verhältnismäßig geringem Aufwand von Zeit, Mühe und Kosten. Aus dem Lageplan dieser überaus reizvollen Parkanlage geht auf den ersten Blick noch die ursprüngliche Form des Bastions hervor; die Sohle des ehemaligen Wallgrabens war für die Talsenkung, die Krone des Wallkörpers für die Höhe der Terrassen und Aussichtspunkte maßgebend gewesen. Kein Wunder, daß im Publikum allgemein der Wunsch sich geltend machte, das Augenblickswerk dauernd erhalten zu sehen!

Die Stadtverwaltung folgte gern der allseitig entgegengetragenen Anregung, und so entstand denn der vorliegende Bebauungsplan für den Königin Luise-Garten (vergl. Tafel 10 und 11), dem als vornehmster Schmuck weiterhin ein Marmor-Standbild der dem Andenken gerade Magdeburgs unvergeß-

lichen Königin Luise, der Fürsprecherin in der Zeit schwerster Napoleonischer Bedrängnis gestiftet wurde. Beiläufig bemerkt, wurde dieses Denkmal allein von einer Anzahl Magdeburger Frauen in Gemeinschaft mit dem damaligen Ausstellungs-Ausschusse errichtet. Entwurf und Ausführung entstammen der Meisterhand des Bildhauers Johannes Goetz in Charlottenburg. Als Standort wurde ein Platz inmitten der Anlagen vor dem südlichen und Haupteingange zum Parke von der Königstraße her gewählt. Die Enthüllung des überaus vornehm wirkenden, der Eigenart der Königin Luise ganz vortrefflich entsprechenden Denkmals fand am 18. Juni 1901 statt.

Der ursprünglich zur vollen Bebauung bestimmte Block, der zu dem Zwecke noch der Aufteilung durch eine Straße bedurft hätte, ist nunmehr nur mit einer Randbebauung versehen, derart daß für den im Innern verbleibenden, als Park ausgenutzten Kern immer noch die ansehnliche Fläche von rund 21 500 qm, also etwa $8^1/_2$ Morgen vorhanden ist.

Unter Berücksichtigung aller Verhältnisse des Geländes konnte für den Block des Königin Luise-Gartens nur die hier gewählte Anordnung in Frage kommen, wonach der in der Mitte anzulegende Park allseitig von Villengrundstücken umschlossen wurde. Eine geschlossene Bebauung oder eine solche freiere mit Anwendung des Bauwichs zwischen den einzelnen Gebäuden würde den Gesamtcharakter gestört haben. Für den Naturpark mit seiner malerisch belebten Anordnung und Abwechslung von Hügel und Tal würde nur die gegliederte Gebäudeanlage gepaßt haben, eine Einfassung mit freistehenden, von Gärten umgebenen Häusern landhausmäßiger Erscheinung. Der Kranz von freundlichen Villen oben auf der Höhe wächst auf diese Weise mit dem zwischen grünen Abhängen sich öffnenden Tale zu einem überaus reizvollen Bilde zusammen.

Es mag darauf verwiesen werden, daß ein ähnliches Motiv der bekannte Park von Monceaux inmitten von Paris zeigt. Nur daß hier die städtischen Gebäude, übrigens in geschlossener Bauweise, nicht auf allen Seiten den wunderschönen und mit prächtigen alten Bäumen bestandenen Park umschließen, der vielmehr nach einer Längsseite des unregelmäßig gestalteten, etwa fünfseitigen Baublocks von dem Boulevard de Courcelles begrenzt wird. Die 10—13 m tiefen Hintergärten der vornehmen, rückwärtigen Hausfronten der Rue Murillo, des Boulevard Malesherbes usw. schließen sich unmittelbar an den Park an, von dem sie mit zumeist nur wenig auffallenden und niedrigen eisernen Umfriedigungen abgetrennt, übrigens auch durch kleine Schlupf-Pforten zugänglich gemacht sind.*)

In derselben Weise ist am Königin Luise-Garten in Magdeburg jedem Villenbesitzer der Zugang unmittelbar zu seinem Grundstücke gestattet, wofür die Stadt eine geringe Anerkennungsgebühr erhebt und sich die Genehmigung von Fall zu Fall vorbehalten hat. In beiden Beispielen ist auf die Parknachbarschaft mit der Bebauung von vornherein Rücksicht genommen; das gleiche ist beiläufig auch bei einem dritten, nämlich dem Blasewitzer Waldpark bei Dresden in offener Anordnung geschehen.

Überraschend schnell vollzog sich die Bebauung, zumal auf denjenigen Grundstücken, die unter Hinzunahme des alten Glacisgeländes noch Reste des ehemaligen Baumbestandes aufzuweisen hatten. Schon binnen wenigen Jahren waren sämtlichen Baustellen in festen Händen, mit einziger Ausnahme eines Eckgrundstücks an der Ecke der König- und Richard Wagner-Straße, wofür sich bisher ein Liebhaber noch nicht gefunden hat, wohl hauptsächlich wegen des an der Königstraße teuereren Grund und Bodens unter sonst nicht gerade günstigen Verhältnissen für eine Villenstelle! Aber auch für dieses Eckgrundstück ist, wie der Lageplan erkennen läßt, auf eine Verbindung mit dem Block-Inneren, d. h. dem Königin Luise-Garten Bedacht genommen, die bei keiner einzigen Villa ringsherum fehlt. Die Stadtverwaltung hat sich selbstverständlich beim Verkauf der Baustellen die Genehmigung der Fassadengestaltungen, auch der Umfriedigungen, insbesondere derjenigen nach dem Parke hin vorbehalten, so daß eine den Gesamteindruck schädigende oder minderwertige Gebäudeanlage als ausgeschlossen zu erachten ist.

Von einer Abschließung des Parks gegen die Straßen, wie für Park Monceaux in Paris geschehen, ist bisher abgesehen worden; das Innere des Blocks bleibt also zu jeder Tages- und Nachtzeit für das Publikum zugänglich. Daß damit auf den Besuch zweifelhafter Elemente, namentlich in der ersten Zeit gerechnet werden konnte, war vorauszusehen! Nachdem eine ausreichende Beleuchtung und polizeiliche Überwachung eingerichtet ist, haben sich Übelstände nicht weiter ergeben. Es sind drei Zugänge vorhanden an der König-, Richard Wagner-Straße und am Kaiser Otto-Ring, so daß es auch dem eiligen Fußgänger möglich erscheint, den ganzen Park zwecks Abkürzung seines Weges zu durchqueren. Die beigegebene Vogelschau-Ansicht gewährt von einem, der früheren Bastionspitze gegenüberliegenden, idealen Standpunkte aus einen sonst nicht gut möglichen Gesamtüberblick.

Eine zweite öffentliche Parkanlage hat sich übrigens die Stadt Magdeburg in demselben Gelände der Nordfront in der unmittelbaren Nachbarschaft und im Anschlusse an die Umgebung der imposanten Königsbrücke geleistet. Auch bei dieser durch landschaftliche Schönheit, insbesondere mit herrlichem Blick auf Elbe und Altstadt ausgezeichneten Lage ist die Schwierigkeit des ehemaligen Festungsgeländes mit ebenso bemerkenswertem gartenkünstlerischem Geschick überwunden worden, so daß es sich verlohnen dürfte, demnächst in einem besonderen Aufsatze darüber zu berichten.

*) Der Park von Monceaux wird übrigens von 2 breiteren Straßen, den Avenues van Dyck und Velasquez nach der Längs- und von einer schmaleren Avenue Ruysdael nach der Queraxe durchschnitten, die an der Einmündung durch Portale abgeschlossen sind. Im ganzen sind deren 5 vorhanden.

RÜCKBLICKE AUF DIE DEUTSCHE STÄDTE-AUSSTELLUNG IN DRESDEN

(Fortsetzung aus Heft 1)

Von Theodor Goecke, Berlin.

Doch nicht allein die Rücksicht auf alte Bauwerke bei Verkehrsverbesserungen und die Vorsorge im Stadt-Erweiterungsplan Bauplätze für öffentliche Gebäude zu schaffen, sondern auch die nachträgliche Einfügung neuer Bauwerke in die bereits vorhandene Bauordnung hat bemerkenswerte Lösungen zur Bereicherung und Verschönerung des Städte-

Abb. 1.

bildes aufzuweisen. Der Mangel an geeigneten Plätzen zur Errichtung hervorragender Gebäude bildet eine stehende Klage in den modernen Städten, oft genug haben derartige Bauwerke in die gleichförmige Straßenwandung eingezwängt werden müssen. Umsomehr ist jeder Versuch zu begrüßen diesem Zwange zu entrinnen, das Bauwerk nicht als ein Ding für sich allein zu gestalten und zu schmücken, es dem baulichen Charakter der Stadt anzupassen, sondern es selbständig und doch wieder in Harmonie mit seiner Umgebung in malerischer Gruppierung an platzartigen Straßenerweiterungen, auch mit anderen Bauwerken zusammen zu einer Baugruppe vereinigt hinzustellen und damit der ganzen Stadt einen Schmuckmittelpunkt zu geben.

In einem Modell, dessen Abbildung Tafel 12 gibt, hat die Stadt Bielefeld die zu einer Baugruppe vereinigten Neubauten des bereits ausgeführten Rathauses und des noch geplanten Theaters vorgeführt. In der Bürgerschaft war man, geleitet von dem oft gehörten Wunsche die öffentlichen Gebäude auf verschiedene Stadtteile zu verteilen, dafür eingetreten, das Theater getrennt vom Rathause an einer anderen Stelle und zwar rund 2000 m von der Brunnenstraße weiter, am Ende der einreihigen Baumallee „am Neumarkt" freistehend zu erbauen, während der Magistrat gerade aus demselben Grunde, weil die Stadt nur weniger hervorragende Bauwerke besitzt und die Baumallee „am Neumarkt" nur von schlichten Häusern eingefaßt ist, die Vereinigung mit dem Rathause befürwortete um an einem Punkte eine gesteigerte künstlerische Wirkung zu erzielen, zumal bei möglichster Großräumigkeit und Erweiterungsfähigkeit des Rathauses auf der ausgewählten Baustelle noch reichlich Raum für das Theater verblieb, also auch wirtschaftliche Gründe für den Zusammenbau sprachen. Ein von Camillo Sitte erbetenes Gutachten, aus dem folgende Stelle hervorgehoben sei, gab den Ausschlag zu Gunsten des Magistrats:

„Vom Standpunkte schöner monumentaler Wirkung unterliegt es nicht dem geringsten Zweifel, daß der höchste Erfolg nur durch Gruppenbildung erzielt werden kann, wenn sowohl mehrere monumentale Gebäude als auch mehrere größere und kleinere Plätze zu einem organisch wohl geordneten Ganzen vereinigt werden. Nur eine solche Zusammenlegung gestattet auch eine gute, sowohl praktisch empfehlenswerte als auch künstlerisch wirkungsvolle Aufstellung von Denkmälern, Brunnen, Musikbühnen, malerischen und zugleich nicht kostspieligen Baumgruppen."

In einem Vortrage den bald darauf C. Sitte in Bielefeld über den Städtebau gehalten hat, schloß er mit den Worten: „Wenn alles nach dem vorliegenden Plane ausgeführt wird, werden Sie einen Platz schaffen, zu vergleichen mit einer großen Symphonie, in der alle Einzelheiten schön für sich, doch nur in ihrer Gesamtheit die höchste Wirkung erstreben."

Nach dieser grundsätzlichen Entscheidung ist nun der hier beigefügte Lageplan (Abbildung 1) entstanden, der unter Berücksichtigung weiterer Gutachten von C. Sitte und der Theaterarchitekten Seeling, Moritz und Sehring die größere Baumasse des Rathauses gegen den Neumarkt zurücktreten läßt, wodurch sich ein Vorplatz mit Freitreppe zum Haupteingange neben einer Terrassen-Anlage bildet, die zur Aufstellung eines Denkmales bestimmt ist. Eine Toreinfahrt, die den Einblick in den Hof zwischen beiden Bauwerken gestattet, verbindet das Rathaus mit dem weiter vorspringenden, niedrigeren Theaterbau, der den Eingang zur Brunnenstraße deckt. An der Viktoriastraße ist der Rathausbau eingebuchtet gegenüber einem Schulhause, dessen Grundstück später einmal zur Erweiterung des Rathauses hinzugezogen werden kann, so daß die Straße überbrückende Verbindungsgänge wiederum ein langstrecktes Plätzchen abschließen.

Wie durch geschickte Auswahl des Bauplatzes, auch ein ohnehin schon schöner Platz noch in seiner Wirkung gehoben werden kann, hat das neue Ratskellergebäude in

M. 1:5000. Abb. 2.

M. 1:6000. Abb. 3.

Halle a. S. gezeigt, das mit dem Ratshause zusammen nunmehr die Südseite des Marktplatzes abschließt, während der „Rote Turm" und die Marktkirche, die Nordseite beherrschen. Vortreffliche Abbildungen nach photographischen Aufnahmen dieses Platzes sind auf Tafel 14 und 15 wiedergegeben. Gothik und deutsche Renaissance, der schlichte, frei noch neben der turmreichen Kirche gestellte Glockenturm, selbstbewußte Privathäuser aus alter Zeit und einige neuere Denkmäler bieten eine überraschend reizvolle Gesamterscheinung mit malerischer Umrißlinie, gleichviel ob man aus der großen Ulrichsstraße von Nord-Westen oder aus der Leipzigerstraße von Süd-Osten herkommt.

Diesem Stadtbilde reiht sich aus letzter Zeit der Schlossplatz in Wiesbaden, den Tafel 16 nach einem Aquarell vom Theuerkauf darstellt, würdig an. Dem köngl. Schlosse gegenüber (siehe Lageplan, Abbild. 2), begrenzen das von Prof. Hauberrisser erbaute Rathaus, die weiter dagegen zurücktretende Marktkirche und die mit dieser zu einer Baugruppe vereinigte, vom jetzigen Professor Genzmer neu hinzugefügte Töchterschule, einem mit Springbrunnen und gärtnerischen Anlagen geschmückten Platz, der wieder mit dem südlich von der Marktkirche hinter das Rathaus verlegten Marktplatze eine Doppelplatzanlage bildet. Die Schule hat einen winkelförmigen Grundriß, so daß das Bauwerk mit seinen Laubengängen selbst die Platzwandung an der Nordseite abgibt und somit die übermäßig langgestreckte Platzfläche verkleinert und um die sich am Nordrande herumziehende Delaspée-Straße scheidet.

Die Regelung des südöstlich vom Rathause noch offenen Platzteiles ist der Zukunft vorbehalten.

In Halle a. S. hat schon der ältere Stadtplan die unmittelbare Grundlage zur gegenwärtigen Wirkung geboten. Eine alte Platzanlage ist auch der Gruppierung des neuen städtischen Verwaltungsgebäudes von Professor Pützer in Aachen zugute gekommen, während die neue Platzanlage in Wiesbaden noch inmitten der alten Stadt geschaffen worden ist. Aus späterer Zeit stammt schon der offenbar durch Einbauung eines früheren Wallgrabens entstandene Neumarkt in Bielefeld, an dem die vorhin beschriebene Baugruppe am Rande der älteren Stadt im Zusammenschlusse mit der vorhandenen Bebauung errichtet wird. In Nürnberg dagegen soll die vom Baurat H. Seeling entworfene Baugruppe eines Theaters nebst Festsaalbaues, deren Modell auf Tafel 13 abgebildet ist, vor dem alten Festungswerke in freierer Lage entstehen.

Zu einer geschlossenen Wirkung kommt dieser Baugruppe das hart an der Stadtmauer gegenüber gelegene „German. Museum" zu Hülfe, siehe Lageplan, Abbildung 3, das nur durch die Stadtmauer, den Zwinger und die Promenade des Frauenthorgrabens getrennt, sich in 80 m Abstand davon befindet, so daß der freie Raum zwischen beiden Baugruppen mit dem Theatervorplatze, der an und für sich nur klein, eine platzartige Erweiterung der vor den Eingängen der Baugruppe liegenden Treustraße bildet, für das Auge zusammengeht. Auf dem abfallenden Bauplatze sind die Hauptmassen auf der Höhe nach der Stadt zu gruppiert, während Terrassen mit Treppenanlagen zum tiefer liegenden Garten auch im ästhetischen Sinne absteigen.

(Fortsetzung in Heft 3.)

VERDIENT DIE OFFENE ODER DIE GESCHLOSSENE BAUWEISE DEN VORZUG?

Von H. Chr. Nußbaum, Hannover.

Diese Frage ist von mir mehrfach bereits behandelt worden und ich würde ihr kaum mehr näher treten, wenn nicht J. Stübben während der diesjährigen Tagung des Deutschen Vereins für öffentliche Gesundheitspflege wieder die Behauptung aufgestellt hätte: Fraglos sei die offene Bauweise die gesundere, weil den Gebäuden allseitig Sonnenstrahlung, Licht und Luft zugeführt werde.

Diese Begründung ist allerdings „fraglos" richtig, nicht aber durch sie auch der Beweis geführt, daß die offene Umbauung der Häuserblöcke die gesundere sei. Nach wie vor bin ich vom Gegenteil überzeugt und will versuchen, diese Anschauung hier zu begründen. Selbstverständlich läßt sich nur ähnliches miteinander in Vergleich ziehen. Stellt man die offene Bauweise der Landhausviertel der Enge des Häusermeeres im Stadtkern gegenüber, dann wird der Vergleich „fraglos" zu Gunsten der ersteren ausfallen. So aber darf man nicht urteilen! Wollen wir Vergleiche anstellen, die zu einem brauchbaren, klar begründeten Ergebnis zu führen im Stande sind, dann müssen gleiche Ansprüche der Bauordnung dem Vergleiche zu Grunde gelegt werden.

Dies soll hier daher geschehen und zwar will ich mit dem Landhausviertel beginnen, unter der allerdings gegenwärtig nicht allgemein gültigen Annahme, daß ausschließlich Einfamilienhäuser in ihm errichtet werden dürfen, daß der Gebäudeabstand nach der Straße wie nach dem Garten der Gebäudehöhe mindestens gleich gewählt sein muß und daß Vorgärten von angemessener Tiefe allgemein vorgeschrieben sind. Denken wir uns nun zwei sonst völlig gleiche Baublöcke, den einen in geschlossener Zeile rings mit Einfamilienhäusern umbaut, den zweiten mit solchen Gebäuden, und zwar in diesem Falle zunächst mit lauter Einzelhäusern*) in offener Bauweise besetzt. Wägen wir jetzt Vorzüge und Nachteile gegeneinander ab:

Für die letzteren Gebäude ist die Grundplanbildung in Hinsicht auf die Zuführung von Sonnenlicht, Sonnenwärme und Luft zu den Aufenthalts- wie den Nebenräumen entschieden erleichtert. Aber liegt für den Architekten irgend welche ernste Schwierigkeit vor, auch im rings umschlossen bebauten Block diesen Anspruch der Hygiene vollkommen zu erfüllen? Ich meine, wir Architekten müßten uns ein völlig unverdientes Armutszeugnis ausstellen, wenn wir diese Frage bejahen wollten.

Die fensterlosen Wände der Wohnzimmer wie der Nebenräume aber bedürfen der Zuführung von Sonnenwärme, Sonnenlicht und Luft nicht. Sondern es liegt für sie ein großer Vorzug in dem Wetter- und Wärmeschutz, welchen die geschlossene Bauweise ihnen bietet. Im Winter wie im Hochsommer weisen Räume mit zwei oder mehr freiliegenden Umfassungswänden höchst ungünstige Wärmeverhältnisse auf. Gerade richtige Wärmegrade aber sind es, deren der Mensch in erster Linie bedarf, um gesund und leistungsfähig zu bleiben, um Wohlbehagen in seiner Wohnung zu empfinden. Das wird so häufig übersehen! Was nützt mir der lichtvollste, luftigste Wohnraum, wenn Sonnenstrahlung und Luftleitung im Sommer Wärmegrade von 25° C. und mehr in ihm hervorrufen, wenn er bei scharfem Frostwetter selbst mit einem hohen Aufwande an Brennstoffen nicht auf eine angemessene Temperatur gebracht oder auf ihr erhalten werden kann, wenn die hoch erhitzte Heizvorrichtung die eine Seite unseres Körpers kraftvoll bestrahlt, während die andere Seite durch Strahlung erhebliche Wärmemengen an die kalten Außenwände abgibt. Bei richtiger, dem Klima angemessener Wahl des Gebäudeabstandes (und dadurch des Fensterwandabstandes) fehlt es auch im geschlossen gebauten Einfamilienhaus nicht an Lichtfülle und die Luftbeschaffenheit braucht in ihm unter gar keinen Umständen zu wünschen übrig zu lassen. Wärme- und Wetterschutz aber bietet es im entschieden höheren Maße als das rings frei liegende Haus.

Ferner bedarf der Städter gegenwärtig in seinem Heim ganz besonders der Ruhe, sowohl zur Ausführung geistiger Arbeit wie zur Erholung von ihr und zum Schlaf. Fehlt sie ihm oder unterliegt sie auch nur häufig der Störung, dann wird das ohnehin durch geistige Ueberarbeitung, falsche Lebensweise, ererbte oder durch eigene Krankheiten erworbene Schädigungen, tägliche Einnahme giftiger Reizmittel u. a. in der Regel arg belastete Nervensystem den Dienst schließlich versagen.

In Großstädten aber bieten die nach der Straße gerichteten Wohnräume und Schlafzimmer nur ausnahmsweise diejenige Ruhe, welche die Hygiene heute gebieterisch für die Wohnungen der geistig angestrengt tätigen Menschen verlangen muß. Auch in die Außengebiete der Städte und in die vom Geschäftsverkehr verschonten Stadtviertel dringt das Verkehrsgeräusch, weil wir in Großstädten der raschen Beförderung für Personen und Waren allgemein bedürfen und häufige Beförderungsgelegenheit wünschen: Die elektrisch betriebenen Straßenbahnen verbreiten ein weithin schallendes Geräusch von Tagesanbruch bis tief in die Nacht; die Warenbeförderung für den Haushaltungsbedarf findet gegenwärtig in der Regel durch Wagen statt; die Motorwagen und Motorräder unterbrechen gerade in stillen Straßen die Ruhe in unangenehmster Weise, ihre und der Straßenbahnen Sicherheitsglocken gesellen sich dem Ausklingeln und Ausrufen der feilgebotenen Waren; Hundegebell mischt sich dem frohen Lärm spielender Kinder, welche gerade ruhige Straßen bevorzugen, usw.

Ruhe auf der Straße ist daher gegenwärtig für Großstädte ein nahezu unbekannter Begriff. Demnach sind wir gezwungen, sie im Innern des Baublocks zu suchen, nach dort diejenigen Räume zu legen, in welcher wir ihrer besonders bedürfen. — Durch die Gebäudelücken der offen bebauten Blöcke aber tritt das Verkehrsgeräusch ungehindert in das Blockinnere, während die Häuserzeile des ringsum geschlossen bebauten Blocks das Eintreten desselben nahezu vollkommen verhindert.

Das im Innern des Blocks entstehende Geräusch aber pflegt die Nachtruhe nicht oder nur ausnahmsweise zu stören und es läßt sich durch sachgemäße Polizeiverordnungen auch tagsüber in erträglichen Grenzen halten.

Daher ist in dem Abschluß des Blockinnern gegen das Verkehrsgeräusch für Großstädte jedenfalls ein bedeutungsvoller hygienischer Vorzug zu sehen, dessen die offene Bauweise ermangelt.

Sodann wird die Reinheit der Straßenluft durch das Verkehrsleben stets auf das ungünstigste beeinflußt. Selbst für diejenigen Städte, welche der Reinhaltung der Straßen von Unrat, Schmutz und Staub die erforderliche Sorgfalt zuwenden und ausschließlich Straßenbefestigungen anwenden, die eine gründliche Säuberung zulassen, treten zeitweilig Einflüsse auf, deren Ueberwindung unmöglich ist. So pflegt lebhafter Wind, der gepaart ist mit Frostwetter oder Sonnenglut, in der Mehrzahl der Fälle zum Staubreichtum der Straßenluft Veranlassung zu geben.

Staubreiche Luft aber ist einer der größten Feinde der Atmungsorgane des Menschen. Während weiche Staubteile die Organe nur belasten und ihre Zellen zu erhöhter Tätigkeit zwingen, rufen scharfe oder ätzende Staubteile Entzündungserscheinungen hervor und schaffen zugleich durch diese Verletzungen Eingangspforten für die Erreger der Infektionskrankheiten, an welchen der Straßenstaub ebenso reich zu sein pflegt wie an scharfen Teilchen. In der Nähe der Baustellen und der Straßenbauten gesellt sich ihnen der Staub des Cements und des ungelöschten Kalkes.

Derartige Luftverunreinigungen gehen über die Gebäudedächer nur in unerheblichen Mengen hinüber, weil die schweren Staubteile teils zuvor absinken, teils infolge der Reibung der Luft an Wand und Dachflächen zurückgehalten werden. Dagegen bieten Gebäudelücken ihnen freien Eintritt in das Blockinnere.

Der Staubreichtum im Innern des offen bebauten Blocks wird ferner dadurch erhöht, daß die Heftigkeit der Wind-

*) Nicht mehrere Häuser unter demselben Dach.

bewegung innerhalb der Gebäudelücken zunimmt und eine ständige kraftvolle Durchlüftung des ganzen Blocks herrscht. Die Staubbildung und Staubaufwirbelung sind daher dort hohe, wo bei trockner Witterung nicht durch Sprengen ihr entgegengewirkt wird.

Die kraftvolle Durchlüftung des Blocks als solche ist in warmen, windgeschützten Gebieten zwar als ein Vorzug zu betrachten, wird aber in den meisten Gegenden Deutschlands, selbst im Sommer, nachteilig wirken, weil wir dort zum Aufenthalt, namentlich zum Sitzen in den Gärten, des Windschutzes bedürfen. Innerhalb der Gebäudelücken und nahe ihren Mündungen leidet man ganz besonders unter der Windwirkung. Der rings umbaute Block gewährt diesen in der Regel durchaus wünschenswerten Windschutz und bietet unter den hier gedachten Verhältnissen dennoch einen zur Erhaltung der Luftreinheit ausreichenden Luftwechsel. In warmen Gebieten steht jenem Vorteil ferner der Nachteil gegenüber, daß infolge der Freilage die Gebäude im Innern übermäßig hohe Sommertemperaturen aufzuweisen pflegen.

Setzen wir unseren Vergleich voraus, dann wird bei Anwendung der offenen Bauweise die als Garten verbleibende Fläche um die sämtlichen Gebäudelücken vergrößert und jeder einzelne Garten um die Hälfte zweier Gebäudewiche erbreitert. Es entsteht also ein Vorzug, der allerdings durch höhere Grundstücks-, Straßen- und Hausbaukosten erkauft werden muß. Ihm steht für die Bewohner der Nachteil gegenüber, daß den Vorübergehenden und den Gegegenüberwohnenden der Einblick in die Gärten geöffnet wird. Durch entsprechend hohe Anpflanzungen vermag man ihm entgegenzuwirken und ästhetisch ist dieser Einblick und Ausblick als ein besonders großer Vorzug zu betrachten.

Völlig anders gestaltet sich aber die Sachlage, wenn wir dem Vergleiche die Annahme zu Grunde legen, daß für den Grundankauf gleiche Geldmittel zur Verfügung stehen. Denn dann dürfen wir die Tiefe des geschlossen umbauten Blocks ganz wesentlich größer wählen als die des offen umbauten. Die von Gebäuden freibleibende Tiefe wird sich in der Regel annähernd verdoppeln. Dadurch rücken die Gebäude mit ihren Hinterseiten weit auseinander und es pflegt bei sachgemäßer Behandlung, auch die Tiefe der Vorgärten zuzunehmen, so daß der Lichteinfallswinkel für alle Fensterwände ein ganz wesentlich günstigerer wird. Es tritt damit das Gegenteil von dem ein, was J. Stübben behauptet. Zugleich entsteht diejenige Form des Innenblockparks, welche ich für die Bewohner des Blocks als Ideal ansehe: Ein tiefer, gegen Sturm, Verkehrsgeräusch, Straßenstaub und Einblick geschützter Garten, der nur durch niedere Grundstücksumfriedungen durchteilt ist.

Dieser in Hinsicht auf das Wohlbefinden wie auf das Wohlbehagen der Blockbewohner bedeutungsvolle Vorzug der geschlossenen Bauweise macht sich in Großstädten mit ihren hohen Bodenpreisen gegenwärtig ganz besonders geltend. Vielfach, z. B. bei der Mehrzahl der neuesten Anlagen in Hannover, sehen wir die Gärten der offen bebauten Blocks zusammenschrumpfen auf einen nur etwa 4 bis 6 m breiten Streifen, der sich rings um das Haus zieht. Ein solcher Garten hat fast nur mehr aesthetische Bedeutung; der hohe gesundheitliche Wert der Gartenbenutzung zum Aufenthalt und zur Gartenarbeit fällt fort; kaum für das Tummeln der Kinder bietet er mehr Raum. Vielfach dient der geringe, rückwärts frei bleibende Raum als Hof des dort errichteten Stalles, die eine der Gebäudelücken als Zufahrt zu ihm.

Vergleicht man hiermit die einige Jahre früher auf demselben Gelände errichteten, rings mit Einfamilienhäusern umschlossenen Blockanlagen, in welchen blühende Gärten das Blockinnere bilden, dann wird das „fraglos" des Herrn J. Stübben doch recht fragwürdig!

(Fortsetzung in Heft 3.)

CHRONIK 1904

HANNS ANKER

HERR REGIERUNGSBAUMEISTER HENSEN hielt, nach einem vom Technischen Gemeindeblatte wiedergegebenen Berichte von Collatz im Preussischen Verwaltungsblatte, auf dem westfälischen Städtetage v. J. in Münster einen Vortrag, der, wie der Vorsitzende bemerkte, den städtischen Bauausschüssen wertvolle Fingerzeige bieten könne. Aus diesem Vortrage sei hervorgehoben, daß so manches öffentliche Gebäude seinen toten, langweiligen Charakter nicht haben würde, wenn man einen beträchtlichen Teil der notwendigen Hoffläche an die Straße verlegt haben würde. Ferner wird auf eine Lehre aufmerksam gemacht, die uns der Städtebau unserer Altvorderen gibt: das ist die Anlage von Bogenlauben vor, oder besser noch in den Häusern der Geschäftsstraßen. In Beziehung auf die Gartenkunst erinnert Redner an eine Stadt Westfalens, die ihre Festungswälle glatt beseitigt und dadurch nichts mehr als einen Streifen unbebauten Landes mit einigen Baumreihen, Gebüschen und Beeten geschaffen hat, der eine ziemlich öde Promenade darstellt, anstatt stellenweise höher oder niedriger gehaltene Stücke von Wall und Gräben stehen zu lassen und dadurch Höhenunterschiede mit hübschen Ausblicken und Durchblicken zu gewinnen. Straßenzüge sollten, wie schon Alberti, der geistreiche Vertreter der italienischen Renaissance (1404—1472), empfiehlt, in gebrochenen und geschwungenen Linien geführt werden, wodurch

„die Stadt größer erscheinen, die Häuser sich allmählich und abwechselnd dem Auge darbieten, der Schatten nie ganz fehlen, der Wind gebrochen, die Verteidigung gegen Feinde erleichtert werde.“ Verwerflich ist der Brauch die Straßenrichtungen unter einem rechten Winkel miteinander zu kreuzen, da er zu fortdauernden Verkehrsstockungen führt (Kreuzungspunkt der Linden und der Friedrichstraße in Berlin), Es ist viel praktischer, die Richtung zweier sich schneidenden Verkehrsstrecken unter einem schiefen Winkel zusammenzuführen und erst eine Strecke weiter, wiederum unter schiefem Winkel, zu scheiden. Natürlich muß dabei gleichzeitig die beiden Straßenzüge gemeinsame Strecke entsprechend verbreitet werden.

ABÄNDERUNG DER STAFFELBAU-ORDNUNG. Man schreibt der Tagespresse aus Industriellenkreisen: Der Antrag des Vorstandes des Gemeindekollegiums, Kommerzienrats Seyboth, der mit Bezug auf § 22 Abs. 6 der Staffelbau-Ordnung fordert, daß in dem für diese Zone der Bauordnung in Betracht kommenden Industrieviertel auf dem Sendlinger Oberfeld der Betrieb von gewerblichen Anlagen auch mittels Dampfkraft gestattet werde, ist in den Kreisen der hiesigen Industriellen mit lebhafter Freude begrüßt worden. Wie sehr der hiesigen Industrie eine derartige Abänderung willkommen wäre, mag daraus ersehen werden, daß die Sektion München des „Bayerischen Industriellen-Verbandes“ sich schon vor 1¼ Jahren in einer ausführlichen Eingabe an den hiesigen Stadtmagistrat mit demselben Wunsche gewandt und genau bewiesen hat, daß durch die obengenannten Vorschriften des § 22 die Industrie aus München verdrängt werde. Wir können nur wünschen, daß der Antrag beim Magistrat eine wohlwollende Aufnahme findet. Möge man sich doch vergegenwärtigen, daß die Industrie einen sehr wesentlichen Teil der Steuereinnahmen bildet und daß eine moderne Stadt ohne industrielle Entwicklung nicht denkbar ist. Wenn die Stadt München auch früher den Standpunkt vertreten hat, daß München den Charakter der Kunststadt durch eine möglichste Beschränkung der Entwicklung der Industrie wahren müsse, so würde eine solche Politik unter den heutigen Verhältnissen doch geradezu eine Schädigung der gemeinschaftlichen Interessen bedeuten. Man kann die Industrie Münchens auch fördern, ohne dadurch den Villenbesitzern zu nahe zu treten.

EINE INTERESSANTE NEUERUNG, die aus allgemeinen Gründen, namentlich aber im Interesse des Fremdenverkehrs und im Interesse unserer heranwachsenden Jugend zu begrüßen ist, beabsichtigt der Magistrat zu Königsberg i. Pr. einzuführen. Es handelt sich um neue Straßenschilder, die in geschmackvoller Ausstattung bei allen denjenigen Straßen, die ihren Namen Persönlichkeiten von geschichtlicher oder örtlicher Bedeutung verdanken, (z. B. Kantstraße, Roonstraße, Scheffnerstraße, Schönstraße, Lobeckstraße, Freystraße, Selkestraße, Prinzhauseneck und ungezählte andere) Geburts- bezw. Sterbejahr und in knappen Worten auch die allgemeine oder besondere Bedeutung der betreffenden Persönlichkeit der Nachwelt überliefern sollen. Die neuen Straßenschilder sollen im Laufe des nächsten Jahres eingeführt und im nächsten Etat die dafür notwendigen Mittel von der Stadtverordnetenversammlung erbeten werden. Unseres Wissens sind es bisher nicht viele Städte, die eine solche Einrichtung allgemein durchführen, um so schöner und pietätvoller mutet der Gedanke an, der, wie wir überzeugt sind, auch in der Stadtverordnetenversammlung nicht auf Widerstand stoßen wird.

ZWÖLF MILLIONENANLEIHE FÜR DIEDÖBERITZER HEERSTRASSE. Zur Durchführung des Entwurfes der Döberitzer Heerstraße hatte die Charlottenburger Stadtverordnetenversammlung in ihrer Sitzung vom 28. Mai vorigen Jahres, einem Antrage des Magistrats folgend, beschlossen, daß zur Verbreiterung der Bismarckstraße vom Knie bis zur Schloßstraße sowie zur gradlinigen Verlängerung der Bismarckstraße bis zur Gemarkungsgrenze eine schwebende Schuld oder eine mit 3½ oder 4 Prozent zu verzinsende Anleihe in Höhe von zwölf Millionen Mark aufgenommen werden soll, deren Tilgung 10 Jahre nach der Begebung zu beginnen hat und in weiteren zehn Jahren zu beendigen ist. Dieser Beschluß hat inzwischen die Genehmigung des Bezirksausschusses in Potsdam gefunden, und zwar mit der Maßgabe, daß die aus dem Verkaufe und der Verpachtung der vom Fiskus erworbenen Grundstücke zu erzielenden Erlöse ausschließlich zur Verzinsung und Tilgung der Anleihe zu verwenden sind, bis letztere getilgt ist. Ebenso haben die Minister des Inneren und der Finanzen sich bereit erklärt, das Anleiheprivileg unter den von den städtischen Körperschaften beschlossenen und vom Bezirksausschuß genehmigten Bedingungen zu erwirken. Der Magistrat faßte nun den Beschluß, die Mittel für die Durchführung des Bismarckstraßenplanes nicht im Wege einer schwebenden Schuld, sondern durch Aufnahme einer Anleihe in Inhaberpapieren zu 3½ Prozent zu beschaffen, und zwar besteht die Absicht, unverzüglich die Erteilung des Privilegs nachzusuchen und nach Eingang unter Umständen noch in der zweiten Hälfte dieses Monats eine Ausschreibung der Anleihe zu veranlassen. Die Stadtverordnetenversammlung ist diesem Beschluß beigetreten.

EINEN GEMEINSAMEN BEBAUUNGSPLAN FÜR DIE SÜDLICHEN VORORTE erstrebt, nach einer Meldung der Tagesblätter, Landrat von Stubenrauch; denn in der Entwicklung der westlichen Vororte Berlins hat sich das Fehlen eines einheitlich bearbeiteten, nach bestimmten leitenden Grundsätzen aufgestellten Bebauungsplanes als schwere Schädigung erwiesen. Um diese Nachteile bei der Verschiedenheit und Vielseitigkeit der bereits bestehenden Bebauungspläne in den südöstlichen Vororten zu vermeiden, soll unter Berücksichtigung der Interessen der einzelnen Gemeinden die Aufstellung eines einheitlichen Bebauungsplanes in einer Besprechung angebahnt werden. Drei Hauptfaktoren werden bei der Aufstellung dieses Bebauungsplanes mitsprechen und zwar der Ausbau der Görlitzer Bahn mit vier Gleisen und die Verlegung des Rangierbahnhofes nach Johannisthal-Nieder-Schöneweide, ferner die Nutzbarmachung des Teltowkanals und endlich um die Bebauung der eingemeindeten Teile des Forstgebiets Grünau-Dahme. Es wird nicht möglich sein, bereits bestehende Bebauungspläne umzuwerfen, da diese hauptsächlich für eine nicht absehbare Reihe von Jahren festliegen. Es wird sich auch um die neueingemeindeten Gebiete handeln, um hier einen Bebauungsplan zu schaffen, der unter Berücksichtigung der drei angeführten Faktoren der zukünftigen Entwicklung in einer für die südöstlichen Vororte ersprießlichen Weise die Wege weist.

BEZÜGLICH DER EINGEMEINDUNG eines Gebietsteils von Plötzensee in Berlin wird der Stadtverordneten-Versammlung demnächst eine Magistrats-Vorlage zugehen, sodaß sich die Versammlung noch vor Weihnachten über diese wichtige Angelegenheit schlüssig machen kann. Wenn davon gesprochen wurde, daß der Charlottenburger Magistrat ein Gelände von sechshundert Morgen in der Jungfernheide mit der Verpflichtung erstehen werde, diesen Teil nie abzuholzen, sondern ihn gemeinnützigen Zwecken zu widmen, so ist daran zu erinnern, daß die mit einzuverleibenden Schießstände des zweiten Garde-Regiments z. F., des vierten Garde-Regiments z. F. und die dazwischen liegenden Revolver-Schießstände, welche sich von der Seestraße aus etwa 2500 Meter in die Jungfernheide hinein erstrecken, nach Vereinbarung mit dem Militärfiskus auf lange Zeit der Bebauung verschlossen bleiben, mithin ihrerseits schon einen natürlichen „Volkspark“ bilden werden. Hierzu kommt noch das große Gelände südlich der Schießstände, welches, von der Seestraße begrenzt, jetzt Friedhofszwecken dienlich, und ebenso, am nordwestlichen Ende des Plötzensees, die Friedhöfe der St. Johannis-, Heilands- usw. Kirchgemeinden. Dieser „Volkspark“ auf Berliner Gebiet würde etwa die Hälfte des einzuverleibenden Geländes ausmachen, welches eine Grundfläche von rund 176 Hektar umfaßt.

GEHEIMER REGIERUNGSRAT PROFESSOR K. HENRICI in Aachen ist auf einstimmigen Antrag der Abteilung für Architektur wegen seiner Verdienste um den Städtebau von der Technischen Hochschule zu Darmstadt zum Dr. Ing. Ehren halber ernannt worden. Dazu statten wir unseren herzlichen Glückwunsch in dem Gedanken ab, daß sich die Bestrebungen unserer Zeitschrift, die Henrici zum Mitarbeiter hat, auf dem rechten Wege befinden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Otto Dorn, Gr.-Lichterfelde - Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth, Berlin W., Markgrafenstrasse 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

London.

Boundary: Street.

Mount: Street.

Old Nichols: Street.

A

London.

Boundry Street.

Mount: Street.

Old Nichols: Street.

B

Camillo Sitte, Wien gez.

Stadtteilregelung in London.

A vor, B nach der Regelung.

Magdeburg.

Der Königin Luise-Garten mit Bebauung.

Architekt: Peters in Magdeburg. Gärtnerische Anlagen: Schoch und Laessig in Magdeburg.

Otto = Kaiser = Ring
Beethoven = Straße
Richard = Wagner = Straße
König = Straße
Königin Louise = Garten
Königin Louise = Denkmal
Baustellen.

Magdeburg.

Der Königin Luise-Garten mit Bebauung.

Architekt: Peters in Magdeburg. Gärtnerische Anlagen: Schoch und Laessig in Magdeburg.

Bielefeld.

Rathaus und Stadttheater
Versuchsmodell der Gebäudegruppe.
Rathausentwurf: Architekt Ritscher in Bielefeld.
Theaterentwurf: Architekt R. Sehring in Berlin-Charlottenburg.

Nürnberg.

Modell für das Stadttheater und städtische Festhalle.
Architekt: H. Seeling, Berlin.

Halle a. d. Saale.

Westlicher Teil des Marktplatzes nach Naturaufnahme.

Halle a. d. Saale.

Östlicher Teil des Marktplatzes nach Naturaufnahme.

Wiesbaden.

Architektonischer Abschluß des Schloßplatzes durch den Bau der höheren Mädchenschule.

Architekt: F. Genzmer in Berlin-Charlottenburg.

DER STÄDTEBAU
MONATSSCHRIFT
FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE
BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

CAMILLO SITTE, † 16. NOVEMBER 1903.

Von einem Gehirnschlag getroffen, hat Camillo Sitte am 16. November 1903 sein Leben ausgehaucht. Wer ihm nahe stand, wird in der Seele des Verstorbenen dankbar sein, daß der Tod plötzlich über ihn herein gebrochen ist, denn qualvoll wäre es für ihn gewesen, wenn längere Krankheit oder Siechtum dem Fluge seiner Seele Schranken gesetzt hätten.

Sein rastloser Geist kannte keine Schranken und kein Stillstehen, seine Fantasie keine Grenzen, über die hinauszustreben sie nicht fortwährend in Bewegung gewesen wäre.

Und doch war es ein bestimmtes Ziel, welches ihm vorschwebte, und in unermüdlichem Ringen und in fast übermenschlicher Arbeit hat er ein großes Lebenswerk daran gesetzt, um es zu erreichen. Als ein tief tragisches Geschick ist es zu beklagen, daß kurz vor der Ernte dessen, was in seinem umfassenden Geiste bis zu naher Vollendung herrangereift war, der Lebensfaden abriß.

Camillo Sitte war ein durchaus ungewöhnlicher Mensch, für den kein Maßstab, wie man ihn andern, auch bedeutenden Menschen anlegen kann, passen will. Mit einer äußerst kraftvollen körperlichen Konstitution und mit aller nur erdenklichen Klugheit und mit Gaben ausgerüstet, die ihn befähigten, außerordentliches im praktischen Leben zu leisten, war er ein Idealist in des Wortes verwegenster Bedeutung. Er fühlte in sich eine ungemessene universelle Kraft und die Mission, diese Kraft sieghaft zu betätigen. Schier zu groß aber war für eines Menschen Geist der Umfang dessen, was er zu beherrschen strebte, zu rücksichtslos gegen die Natur, die auch dem Stärksten zeitweise zu rasten und sich zu erholen gebietet, war sein nicht zu hemmender Arbeitsdrang, und so brach die irdische Hülle zusammen, noch ehe das Werk aufgerichtet war, zu dem die Bausteine bereits zusammen getragen und fast fertig bearbeitet waren.

Eine Vision, die ihm schon in jüngeren Jahren im Geiste ein von jeglichem Gebrauchszweck losgelöstes, rein künstlerisches Nationaldenkmal erstehen ließ, rein national im Grundgedanken, rein national in der Durchbildung und verklärt zusammenfassend und darstellend, was jemals dem deutschen Geist künstlerisch entsprungen, — diese Vision war es, die ihn wachend und schlafend nicht verließ, und an der, wie an einem Faden, sein ganzes Lebenswerk hing. Sein Lebenswerk war die Vorbereitung zur Verwirklichung dieser Vision, und wie ernst er es damit nahm, bekundet das enorme Studienmaterial, welches er wohlgeordnet in seinem Geiste aufgespeichert und in Sammlungen, Notizen und Auszügen, Skizzen und Entwürfen zusammengetragen hat. Es umfaßt archäologische, anatomische, physiognomische, ornamentale, perspektivische, musiktheoretische usw. Studien, deren jede von einer ebenso durchdringenden und zerlegenden wie schöpferischen Gedankenarbeit Zeugnis ablegt.

Ein phänomenales Gedächtnis half ihm den gewaltigen Stoff als lebendiges Wissen im Geiste festzuhalten und jederzeit davon Gebrauch zu machen. Da gab es kein Suchen nach irgend einer Notiz und nach Diesem oder

Jenem, und mit der Auslese und dem Einordnen in die Sammlungen des Studienmaterials war auch gleichzeitig die geistige Verarbeitung, Form und Stelle der Verwertung des Gegenstandes festgelegt.

Alle jene Studien waren nahezu abgeschlossen, sie sollten den Inhalt eines 7 Bände fassenden literarischen Werkes bilden, von welchem Teile (u. a. Einleitungen zu einzelnen Kapiteln) bereits geschrieben sind. Daß es ein Werk von höchster Bedeutung geworden wäre, wird niemand bezweifeln, der das Glück gehabt hat, intimen Darlegungen Sittes zu lauschen, mit denen er vertrauten Freunden den Einblick in die reiche Welt seiner überraschenden und doch überzeugenden Erkenntnisse gewährte, und sie in den Kreis seiner lodernden Empfindungen und sprühenden Gedanken mit faszinierender Beredsamkeit hineinzog.

Sein bahnbrechendes Buch, „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen", mit welchem Sitte sich zuerst in Deutschland weitestgehenden und wohlverdienten Ruhm erworben hat, sowie ungezählte Druckschriften und kleinere Aufsätze kunstgewerblichen, städtebaulichen, kunstgeschichtlichen, pädagogischen usw. Inhaltes bedeuten im Grunde nur Späne, die nebenbei von der Hauptarbeit abgefallen sind. Sie stehen fest in der Wirklichkeit begründet, zeugen von scharfer unnachsichtiger Beobachtung, welche den Verfasser dazu trieb, unerbittlich zu bekämpfen und zu stürzen, was seiner Erkenntnis sich als unwahr und unwert darstellte, zugleich aber zeugen sie alle von eminent praktischem Sinn und förderndem Bestreben, wonach die Wiederaufrichtung eines Bessern, und die Propaganda für neue gesunde fruchtbare Ideen zum Ziel und Zweck jeder Auslassung und jedes etwaigen Angriffes erhoben wurden.

Camillo Sitte ist am 17. April 1843 in Wien als einziger Sohn des Architekten Franz Sitte geboren. Er zeigte schon in früher Jugend Neigung und Begabung zum Zeichnen und verbrachte seine freie Zeit im Atelier des Vaters.

Nach Erlangung der Reife am Piaristengymnasium in Wien 1863 widmete er die Zeit bis 1871 seinen Studien an der Technischen Hochschule und der Universität in Wien, an welcher letzteren er sich namentlich mit Kunstgeschichte und Anatomie befaßte. Ferstel, Hyrtl, Brücke und Eitelberger waren in dieser Zeit die Lehrer, denen er sich besonders innig anschloß, und denen er stets eine verehrungsvolle Anhänglichkeit bewahrt hat. Mit den unter Hyrtl begonnenen anatomischen Studien bereitete er ein Arbeitsfeld vor, dessen Pflege zu künstlerischer Wertung er sich später mit ganz besonderer Vorliebe hingab, und aus dem ihm der Stoff zu formvollendeten kunstanatomischen Vorlesungen und Arbeiten erwuchs. Durch Eitelberger wurde namentlich sein Sinn und seine Begeisterung für historische Forschungen angeregt, während Ferstel und Semper zu seinen leuchtenden Vorbildern im künstlerischen Schaffen wurden, denen nachzueifern sein heißes Bestreben war.

Daneben aber fand er Muße Musik zu treiben, und zwar nicht nur dilettantisch zur Erholung und zum Zeitvertreib, sondern theoretisch wie praktisch mit tiefgründigem Ernst und Fleiß, und mit einer Begabung, um die ihn mancher tüchtige Musiker vom Fach zu beneiden Veranlassung hätte. Eine innige Freundschaft, welche schon in der Jugendzeit im Freundeskreise des Meisters Führich geschlossen und erblüht war, verband ihn dauernd und bis zu seinem Ende mit Leuten wie Hans Richter, Sucher, Zumpe, Scaria, Fischer u. a., und mit diesen im Verein ward Sitte zu einem begeisterten Vorkämpfer für die Kunst Richard Wagners, zu dem er auch als Architekt und schaffender Künstler persönlich in Beziehung getreten ist.

Die Vision, von der anfangs die Rede war, und die für den Flug seiner idealistisch gestimmten Seele bestimmend wurde, fällt mit der Zeit der höchsten Begeisterung für Wagners Kunst zusammen, und ging aus ihr hervor.

Durch Vorlesungen über Musik, Kunst und Kunstgeschichte usw. an verschiedenen Privatschulen bekannt geworden, erhielt Sitte 1875 vom Ministerium den Ruf zur Gründung der Salzburger Staatsgewerbeschule, zu deren Direktor er 1876 endgültig ernannt wurde.

1883 ward er Direktor der K. K. Staatsgewerbeschule in Wien, in welcher Stellung er bis zu seinem Tode verblieben ist. Die Blüte beider ausgezeichneten Anstalten ist zweifellos der organisatorischen und pädagogischen Kraft, sowie der hingebenden pflichttreuen Arbeit des Verstorbenen in erster Linie zu verdanken. Überall, so auch auf dem Gebiete der Lehrmethoden, war er erfolgreich bestrebt, reorganisatorisch zu wirken.

Seine Studienreisen führten ihn zu längeren Aufenthalten nach Italien, Griechenland, Ägypten, Kleinasien, der Türkei, und wohl sämtliche bedeutendere europäische Museen sind von ihm besucht worden.

Neben alledem betätigte er sich auch in ziemlich ausgedehnter Weise als praktischer Architekt, als Maler und sogar als Bildhauer, obwohl er sich naturgemäß in diesen Richtungen, bei der anderweitigen gewaltigen Inanspruchnahme seiner Zeit, selbst Beschränkungen auferlegen mußte. Einige Kirchen in Wien, Temezvar, Oderfurt-Priooz, die sämtlich auch von seiner Hand den farbigen Schmuck erhielten, dürften als seine Hauptwerke aufzuführen sein.

Bemerkenswert ist, daß Sitte an der Mechitaristenkirche in Wien schon im Jahre 1871 — vielleicht als der erste Architekt des vorigen Jahrhunderts — sich in Formen und im Geiste der deutschen Renaissance bewegt hat.

Der große durchschlagende Erfolg, den er mit seinem Buche über Städtebau erzielt, und der ihm auch verschiedene Aufträge (Bebauungspläne für Olmütz, Teschen, Reichenberg, Mähr.-Ostrau, Oderfurt-Priooz, Marienberg) eingetragen hatte, ließen in jüngster Zeit dieses Arbeitsfeld in den Vordergrund seines Interesses treten, und ihn den Plan fassen, in Gemeinschaft mit Th. Goecke die Zeitschrift „Der Städtebau" zu begründen.

Zu einem zweiten Bande seines Buches, welcher den Titel „Der Städtebau nach wissenschaftlichen und sozialen Grundsätzen" tragen, und von seinem Sohn, dem Architekten Siegfried Sitte, herausgegeben werden wird, ist das Material fast fertig zusammengetragen.

Daß eine so impulsive, kampfesfrohe und erregsame, ja leidenschaftlich angeregte Natur, wie die des Verewigten, von vielen nicht verstanden wurde und manche Gegensätzlichkeiten und Widersprüche hervorrief, ist nicht zu verwundern. Wer sich jedoch zu seinen Freunden zählen durfte — und deren sind es viele —, in dessen Andenken wird das Bild Sittes fortleben als das eines hochbegnadeten, liebewarmen und liebewerten treuen Menschen, dessen Ideale ihn weit über die Enge des materiellen Lebens hinaushoben, und an dessen, wenn auch unvollendetem Lebenswerke noch Generationen sich werden bereichern und erheben können.

Aachen, Jannuar 1903. K. Henrici.

ENTEIGNUNGSGESETZ UND LAGEPLAN

Von CAMILLO SITTE. (Schluß aus Heft 1 u. 2.)

Bautechnisch wurde dabei das Äußerste geleistet, um möglichst billige Wohnungen herzustellen; es wurde fünfstöckig ohne Keller gebaut, zur Ersparung von Stiegen das in England nicht einmal beliebte Flursystem angewendet und die Zimmergrößen gering gehalten, bei nur 9 bis 12 m^2 Bodenfläche bloß 2.60 m lichte Höhe, aber das alles half nichts, denn in dem gänzlich verfehlten Lageplan liegt eine derartige, sanitär auch ganz zwecklose Verschwendung an Baugrund, daß dabei finanziell nicht aufzukommen war. Und wiederum trägt die Schuld nur das geometrische Bebauungssystem mit seinem festsitzenden unvermeidlichen Sternplatz in der Mitte und den Schrägstraßen, so daß sieben Straßen, noch obendrein von 15 bis 17 m Breite auf den runden Mittelgarten von 83 m Durchmesser zusammenlaufen. Dieser Garten bedeutet hier, wo es sich in erster Linie um Kostenersparung handelte, lediglich nur eine zweckwidrige Vergeudung an Baufläche, denn gesundheitlich ist er wertlos, weil doch viel zu klein, um als staubfreier Park zu wirken; als Platz ebenfalls, denn es ist nicht wahr, daß freie Straßen und Plätze die Luftbehälter, also die Lungen der Städte sind, da ja gerade die mit Staub und Mikroorganismen reichlich geschwängerte Straßenluft gesundheitsschädlich ist, besonders aber hier, wo die nach allen Richtungen laufenden Radialstraßen jeder Windrichtung dienstbar sind. Daß solche Sternplätze auch aesthetisch minderwertig und für den Verkehr geradezu schädlich sind, braucht heute nicht mehr nachgewiesen zu werden. Durch diese unglückliche Wahl eines Sternplatzes mit Radialstraßen entstanden aber in weiterer Folge noch schlecht verbaubare Dreiecksflächen mit großen dreieckigen Höfen und das Ergebnis des ganzen sind etwa 37% Straßen- und Platzfläche und nach Abrechnung der Höfe nicht einmal ein Drittel verbauter Grund; während in sehr gesunden und in jeder Beziehung tadellos angelegten Altstädten der Straßengrund bloß 16 bis 18 % beansprucht und die alten Häuser von Boundary street beinahe die Hälfte des Bodens bedeckten. Und in dieser starken Ausnützung des Bodens an sich liegt, wenn die Parzellierung und die Hausgrundrisse sozial und hygienisch richtig veranlagt sind, auch keinerlei Gefahr, weder für die Gesundheit, noch für das behagliche Wohnen oder gar für die Moral der dort siedelnden Bevölkerung. Das war auch nicht das Schädliche und Verwerfliche an dieser alten Kolonie von Höhlenwohnungen, sondern nur das teilweise Verbauen auch der Höfe mit Quergebäuden und Rücken an Rücken schließenden Häusern und der unglaublich verwahrloste Zustand der Häuser voll Schmutz und Baugebrechen; dazu noch die äußerste Überfüllung und das Elend der Bewohner an sich, das sich in der ungeheuren Sterblichkeit von 40 % ausdrückte.

Dieser ärmsten Bevölkerung hat dieser umfassende kostspielige Wohlfahrtsbau auch in keiner Weise geholfen, denn obwohl der Mietzins der neuen Wohnungen nicht höher ist, als er in den ungemein schlechteren alten war, so ist er doch für die Mieter unerschwinglich wegen des Überfüllungsverbotes, und der Zins der alten Höhlenwohnungen war dagegen nur scheinbar so hoch, weil er im Durchschnitt nur bis zur Hälfte oder Dreivierteilen wirklich einbringbar war. Die Mieter der neuen Wohnungen sind daher durchwegs der höheren Schicht besser bezahlter und ständig beschäftigter gelernter Arbeiter angehörig mit durchschnittlich 23 bis 24 Mark wöchentlichem Erwerb. Also auch in sozialer Beziehung ist das Unternehmen nicht geglückt und hier wieder wegen der zu hohen Anforderungen an die Lebenshaltung der Mieter.

Bleiben wir aber bei der Lageplanfrage, so zeigt sich auch bei diesem Beispiele, daß das geometrische Schema hinter der allgemeinen Form der natürlichen Entwicklung zurücksteht, vor allem in finanzieller Beziehung.

Als Gesamtergebnis der ganzen Untersuchung zeigt sich, daß die geometrischen Lageplansysteme in keiner Weise entsprechen, und am wenigsten das so vielfach beliebte Diagonalsystem, und daß es nur diese willkürlichen Schemen sind, welche ohne strenge Enteignungsgesetze nicht durchgeführt werden können. Aber noch mehr! Selbst bei dem strengsten Enteignungsgesetz würden die Widerstände und Streitfragen nicht verschwinden, sondern sich nur in anderer Weise auf anderem Boden abspielen, wie dies schon die Erörterungen in der Literatur und in den gesetzgebenden Körperschaften deutlich erkennen läßt.

Welche ungeheure Menge von Zweifeln und Bedenken hat sich da schon aufgehäuft!

Z. B. nur allein schon über die Einzelfrage der Wertermittlung der verschiedenen Grund- und Hausbesitzer vor und nach der Zusammenlegung.

Niemals kann da eine alle Beteiligten befriedigende oder auch nur überzeugende Wertbestimmung gefunden werden, denn hier beruht alles nur auf persönlichen Annahmen ohne jede Möglichkeit eines beweiskräftigen Verfahrens, ohne Schlüssel, ohne Normalverfahren, das gesetzlich festgesetzt werden könnte. Es ist ja bekannt, daß gerade ungesunde, schlechte Häuser zuweilen das höchste Zinserträgnis liefern wegen ihrer vielleicht sogar moralwidrigen Verwendung. Soll da nach dem augenblicklichen Nutzwert eingeschätzt werden? Andere bereits abbruchreife Häuser sind dem Ertrag nach weniger wert, als ihr bloßer Grund als leerer Bauplatz berechnet. Jedes Haus, jede Baustelle kann aber auch bloß einen besonderen Familienwert, wegen des dort erbgesessenen Familiengewerbes haben oder überhaupt sogar bloßen Liebhaberwert oder auch einen Spekulationswert, der in Hoffnungen auf die nächste oder fernere Zukunft besteht wegen etwa schon vorgesehener oder bereits festgestellter, aber noch nicht durchgeführter Fluchtlinienpläne. Soll durch das Gesetz die teilweise oder ganze Berücksichtigung dieser wirklichen oder bloß eingebildeten Werte zugestanden oder rundweg ausgeschlossen oder nur in besonderen Fällen und unter besonderen Bedingungen erlaubt sein?

Noch schwieriger gestaltet sich die Wertbestimmung nach der Zusammenlegung. Den Wert der neuaufgeteilten Bauparzellen da nur nach dem Plane zweifelsfrei zu bestimmen, ist ganz unmöglich. Bekanntlich sind Eckbauplätze mehr wert, als in der Straßenflucht liegende; von diesen aber wieder solche mit längerer Straßenflucht und geringerer Tiefe mehr wert, als andere mit geringerer Flucht und

größerer Tiefe; Bauplätze in belebteren Straßen mehr wert als in verkehrslosen Seitenstraßen; Häuser, bei denen ebenerdig Gast- und Kaffeehäuser oder Verkaufsräume mit der Sicherheit guter beständiger Vermietung eingerichtet werden können, mehr wert als solche, bei denen für solche Lokale in der betreffenden Gegend voraussichtlich kein genügender Bedarf vorhanden ist und somit Leerstehung zu befürchten ist.

Voraussichtlich! Dieses voraussichtlich ist ein einschneidend böses Wort, denn wer in aller Welt kann sich anmaßen, das alles richtig vorauszusetzen? Am ehesten noch mit einiger Sicherheit der in dieser Gegend etwa schon als Kind aufgewachsene jetzige Hausbesitzer, der die ganze Entwicklung miterlebt hat und daher eine gewisse Empfindung für alle diese Werte hat, denn nur empfindungsmäßig lassen sich die Abstufungen dieser Wertschwankungen erraten, aber niemals durch was immer für eine Formel berechnen. Am allerfernsten steht einer solchen Empfindungsmöglichkeit aber der junge vielleicht sogar von auswärts hergekommene Techniker, der am Bauamte die Teilung der Parzellen im Bebauungsplane so vornehmen soll, daß die neuen Parzellen nach Größe und Lage sich genau im Verhältnis nach den Wertabstufungen der alten Parzellen richten. Das ist eine schlechterdings unlösbare Aufgabe. Hier beruht alles und jedes nur auf persönlichem Gutdünken.

Deshalb auch die Forderung der Enteignungsfreunde nach Ausschaltung aller solcher Rücksichten; im Gegensatze dazu das Schlagwort von der Vermögenskonfiskation und als Vermittlungsantrag der Vorschlag einer Wertbestimmung zuerst durch die Parteien, dann durch eine Schätzungskommission, dann durch die Gemeinde und zuletzt durch ein oberstes Schiedsgericht von Staats wegen. Je höher hinauf, desto mehr verschwindet das richtige Gefühl für den einzelnen Fall, und die letzte Entscheidung wird notwendigerweise ebenso willkürlich erfolgen müssen, wie der ganze Vorgang bereits mit dem willkürlich über die Eigentumsgrenzen quer hinziehenden Lageplan begonnen hat.

Die Schwierigkeiten der Wertbestimmung sind aber nur ein Teil der ganzen Menge von Bedenken, welche hier nur noch andeutungsweise vorgeführt werden sollen; so die Bestimmungen darüber: wer die Zusammenlegung anregt, wer sie durchführt, wie sie durchzuführen, unter welcher Sicherstellung von Einsprachen dagegen und der letzten Entscheidung darüber; ob und welche Zwangsmaßregeln einzuführen, wer die Finanzierung übernimmt und wann die Ausgleichung stattfindet, ob der Ausgleich auch in Geld vorgenommen werden kann, zu welcher Zeit eine solche Geldentschädigung eintritt und wer sie durchführt, wie es sich mit der Grundbuchumschreibung, der Hypothekenübertragung, den Belastungen, der Besteuerung verhält und, eine Hauptfrage, wie sich für alles das die Termine gestalten, wie lange die Frist reicht, bis zu welcher zu Gunsten das Umlegungsverfahren, die Zwangsmaßregel, das Bauverbot aufrecht erhalten werden darf, von welchem Termin an diese Frist zu rechnen wäre, ob vom Tage der Stellung des Antrages auf die Umlegung oder Zusammenlegung, oder vom Tage der ersten Verfügung darüber oder der endgiltigen Entscheidung?

Das ist doch wahrlich genug, um einzusehen, daß auch mit dem Enteignungsgesetz Friede und Eintracht weder unter den Bürgern, noch in der Gemeindestube einziehen wird, wenn nicht dem Ganzen ein naturgemäßer Lageplan zu Grunde liegt, der von vornherein schon alle Beteiligten zufrieden stellt oder jedem wenigstens seine Selbstbestimmung über sein Eigentum läßt, so daß es dann seine Sache ist, ob er damit gut oder schlecht wirtschaftet. Es hat sich aber gezeigt, daß unter dieser Voraussetzung ein Zwangsverfahren gar nicht nötig ist, und somit läßt sich die Formel aufstellen: Das Enteignungsgesetz betreffend den städtischen Privatbesitz ist eine Lageplanfrage.

Nur die geometrischen Lageplanschemen haben sozusagen der Natur ins Handwerk gepfuscht und ihr das Konzept verdorben und Landesgerichtsrat C. Merlo („Der Gesetzentwurf betreffend Stadterweiterungen und Zonenenteignung", 1894) hat vollkommen recht, indem er sagt: „Wenn man ein Gesetz hätte ausdenken wollen, welches für die Beteiligten so recht eine Quelle von Ärger und Schwierigkeiten jeder Art, wie auch von Geldverlusten sein sollte, dann mußte man dieses Enteignungsgesetz aufstellen".

Ganz anders als bei solchen Aufteilungen im Wohngebiete der Städte verhält es sich aber, wenn große Fragen der öffentlichen Bautätigkeit eine Entscheidung erheischen. Hierher gehört die Sanierung von ganzen Stadtvierteln, wenn diese infolge ihrer argen Vernachlässigung in baulicher, sanitärer und sozialer Beziehung geradezu als gemeinschädlich bezeichnet werden müssen. In diesem Falle aber ist noch überall ohne viel Widerspruch ein Sondergesetz nur für den vorliegenden Fall zustande gekommen, so in Hamburg, Neapel, seinerzeit in Dresden u. s. f. Ein allgemeingültiges, stetig wirkendes Gesetz ist für solche Ausnahmsfälle durchaus nicht nötig, sondern eben nur ein Ausnahmsgesetz. Aber auch in diesem Falle bleibt die ganze Angelegenheit wenigstens bei der Durchführung dennoch wieder eine Lageplanfrage, wie dies das Beispiel der großen Londoner Sanierung auf der Boundary street Area zeigte.

Ebenso nur als Ausnahmsfall zu behandeln ist die Neueinteilung ganzer Stadtteile, wenn sie durch eine große Feuersbrunst vollständig eingeäschert sind oder durch Überschwemmung zerstört wurden, wie dies 1879 bei Szegedin der Fall war. Nach solchen Ereignissen ging aber Neueinteilung und Wiederaufbau stets glatt vor sich, weil das ungeheure Elementarereignis alle die kleinen Privatinteressen zerstört, alle gleich hülflos gemacht hat und somit die Volksstimme für das Werk von vornherein gesichert war.

Noch könnte eine ganze Reihe von Fällen aufgezählt werden, wo das Gesamtinteresse derart vorwaltet, daß die Wünsche der Einzelnen nicht mehr gehört werden können, z. B. bei der Anlage großer Zentralbahnhöfe, wo sogar eine dringliche Durchführung der Enteignung gerechtfertigt sein kann, weil auch eine bloß einjährige oder zweijährige Verzögerung schon namhaften Schaden verursachen kann, wie dies beim Bau des Kölner Zentralbahnhofes der Fall war.

Alle diese Ausnahmsfälle bedürfen aber erst recht nicht eines allgemeinen ständigen Enteignungsgesetzes, denn auch für sie sind noch immer entsprechende Ausnahmsgesetze zustande gekommen, wenn auch zuweilen nicht immer rasch genug, wogegen übrigens besonders Vorsorge getroffen werden könnte. In allen diesen Fällen haben sich aber die Privatbesitzer auch nicht wesentlich beeinträchtigt gefühlt und dagegen gewehrt, weil sie wegen des großen öffentlichen Nutzens der Unternehmung über den Wert ihrer Liegenschaft hinaus ausgekauft werden konnten.

Die Bedenken gegen Enteignungsgesetze bleiben somit

nur haften an der ständigen Allgemeingültigkeit auch für die Wohnbereiche und besonders dann, wenn eine strenge Formulierung angestrebt wird.

Mit einer sanften Formulierung ist aber den Anhängern der Enteignung nicht gedient und mit starken Versicherungen gegen Mißbrauch kann ebenso den Gegnern nicht gedient sein; denn was soll es z. B. bedeuten, wenn aus Besorgnis vor zwangsweiser Durchführung schlechter, also geradezu mindestens finanziell gemeinschädlicher Lagepläne, wie dies bereits mehrfach angestrebt wurde, als erste Bedingung zur Einleitung von Zwangsumlegungen oder sogar Zusammenlegungen die Beibringung eines bis ins Einzelne ausgearbeiteten Lageplanes und dessen peinlichste Prüfung bis in höchste staatliche Instanzen hinauf gefordert wird? Wenn z. B. sowohl der Planverfasser als auch die Beauftragten der prüfenden Amtsstelle noch überzeugte Anhänger des Diagonalsystems sind, so wird trotz alledem ein denkbarst schlechter Lageplan als ein herrliches Wunderwerk der Städtebaukunst auf der ganzen Linie angenommen und schließlich zwangsweise ausgeführt werden.

Zum Heile unserer Städte haben wir somit augenblicklich keinen andern Weg vor uns, als den des eifrigsten vorurteilslosesten Studiums aller Fragen des Städtebaues, um endlich zu festen Anschauungen zu kommen, was auf diesem großen, vielverzweigten Gebiete gut und schlecht ist, was gemacht werden sollte, was vermieden werden sollte, und erst dann sollten Gesetze von so einschneidender Wirkung wie die Enteignungsgesetze in Erwägung gezogen werden, wenn sich feste Grundsätze des Städtebaues bereits theoretisch gebildet und praktisch erprobt haben.

❊ ❊ ❊ ❊ ❊

Zu dem Aufsatze von Camillo Sitte „Enteignungsgesetz und Lageplan" in Nr. 1 dieser Zeitschrift erlauben wir uns Nachstehendes zur Klarstellung auszuführen:

Herr Camillo Sitte hat einen in dem Werke von Baumeister, Classen und Stübben „Umlegung und Zonenenteignung" veröffentlichten kleinen Ausschnitt aus dem Hannoverschen Bebauungsplane herausgegriffen und ihn ohne allen Zusammenhang mit den anschließenden Planteilen zum Gegenstande kritisierender Verbesserungsvorschläge gemacht. Es ist erklärlich, daß die in einem solchen Planausschnitte enthaltenen Teile durchgehender Verkehrsstraßen, ohne Kenntnis der anschließenden Planstücke unverständlich erscheinen und abfällig beurteilt werden müssen, wenn man sie ohne ihre Fortsetzungen lediglich auf die Brauchbarkeit zur Geländeaufteilung betrachtet. Zur Gewinnung eines besseren Überblicks über die Plangestaltung, welcher zur unbefangenen Prüfung unbedingt nötig ist, haben wir hier eine Planskizze größeren Umfangs beigefügt. Wenn Sitte den Plan in diesem Zusammenhange, außerdem noch die Örtlichkeit und vor allem die Grundbesitzverhältnisse gekannt hätte, so würde er vielleicht zu einer anderen Auffassung über den Plan, jedenfalls aber zu anders gestalteten Verbesserungsvorschlägen gekommen sein.

Der in Frage stehende Teil des Hannoverschen Planes ist in den Jahren 1888/89 auf Grundlage eines öffentlichen Wettbewerbes, unter Verwertung der besten Lösungen der preisgekrönten Entwürfe, durch den unterzeichneten Stadtbauinspektor Aengeneyndt aufgestellt worden; die Planteile östlich der Eisenbahn entstammen einem in neuerer Zeit, unter anderen Anschauungen von ihm bearbeiteten Entwurfe.

Hannover.
Auszug aus dem Bebauungsplan des „Südlichen Stadtteils."

Für das von Sitte behandelte Gelände, das sog. Haspelfeld, war schon vor dem Wettbewerbe von den Grundbesitzern eine Grenzumlegung mit Ausscheidung des Straßenlandes einstimmig beschlossen worden. Auf die bestehenden Grenzen brauchte daher weder nach den Bedingungen des Wettbewerbes, noch bei der endgiltigen Planaufstellung irgend welche Rücksicht genommen zu werden. Die Grenzumlegung ist nach erfolgter Festsetzung des Planes durch Vermittelung der Königlichen Generalkommission, dem voraufgegangenen einstimmigen Beschlusse entsprechend, zur Zufriedenheit der Beteiligten ohne Anwendung von Zwangsmaßregeln durchgeführt. Alle Planlösungen, die sich bemühen auf diesen Unterlagen den verwickelten Grenzlinien zu folgen, haben deshalb keinen praktischen Wert, es sei denn, daß man sie unter allen Umständen denjenigen vorzieht, die über ein ungeteiltes Gelände gelegt werden.

Der Straßenzug B—C (s. Skizze A auf Tafel 2, Heft 1) ist, wie aus der hier beigegebenen Planskizze hervorgeht, ein Stück der die ganze Südstadt umspannenden inneren Ringstraße, dessen Lage durch die Nordecke des Friedhofes fest bestimmt ist. Eine Verschiebung dieses Straßenzuges um rund 120 m nach Süden, wie Sitte vorschlägt, ist, nach Ausweis des Planes, des Friedhofes wegen, nicht möglich.

Die Straße B—D—E, welche in dem Sitteschen Plane fehlt, stellt eine notwendige Verbindung zwischen der inneren Ringstraße und einer Waldrandstraße her, die schon jetzt, vor ihrem Ausbau, als sehr belebter Zugang zu dem Stadtwalde dient. Die Zuführung des Verkehrs zum Stadtwalde in der Nähe von E ist aus örtlichen Gründen erwünscht.

Die Straße G—C folgt in ihrer Richtung einem früheren Feldwege und ist bestimmt, einen von alters her gewohnten und in Zukunft unentbehrlichen Straßenzug zur Ablenkung des von Süden kommenden Verkehrs in die Oststadt zu bilden. Auch dieser Straßenzug fehlt bei Sitte, trotzdem er in seinem Aufsatze allgemein anerkannte, sehr richtige Grundsätze über die Beibehaltung vorhandener Wege entwickelte. Wie Sitte angibt, hat die spitzwinkelige Lage der anstoßenden Grundstücke zu diesem Wege den Anstoß zu seiner Vernachlässigung gegeben. Diese Schwierigkeiten, welche nur durch Grenzumlegung zu beseitigen sind, finden also in dem Sitteschen Plane keine Lösung. Das Beispiel dürfte daher als ein Belag für die Richtigkeit der Behauptung, eine Grenzumlegung sei nur bei schlecht konstruierten Bebauungsplänen erforderlich, kaum gelten können. Wenn ein bestehender Plan in der Öffentlichkeit so scharf angegriffen wird und Verbesserungsvorschläge zu ihm gemacht werden, so müßten diese Vorschläge u. E. auch einwandsfrei sein und über grundsätzliche Fragen, die für den ganzen Fall entscheidend sind, nicht so leicht hinweggehen, wie es hier geschehen ist.

Viele der nach Sitte verbleibenden Bauplätze haben 7—10 m Frontlänge und ca. 100 m Tiefe, werden aber von ihm, nach seinen Ausführungen bei dem Kölner Beispiel, für zweckmäßig erachtet. Nach hiesigen Anschauungen sind sie aber zur Bebauung mit mehrgeschossigen Mietshäusern, die nach Maßgabe der Bauordnung auf dem fraglichen Gelände entstehen werden, nicht brauchbar. Gerade aus dieser Erkenntnis haben die Grundbesitzer die Umlegung durchgeführt. Ein Vergleich der nach Sitte verbleibenden Bauplätze — man beachte z. B. die unbebaubaren Trennstücke an der unteren Plangrenze — mit den durch die Umlegung erzielten, läßt den außerordentlichen Nutzen einer solchen nicht zweifelhaft erscheinen, namentlich wenn sie, wie es hier der Fall war, mit der gleichzeitigen, nach der Flächengröße gerecht verteilten Ausscheidung des Straßenlandes verbunden war. —

Bei den erheblichen Wandlungen und der fortschreitenden Entwickelung, welche die Städtebaukunst in den seit der Aufstellung des Hannoverschen Planes verstrichenen 15 Jahren erfahren hat, haben die Pläne der älteren Zeit einen schweren Stand, wenn sie heute, unter veränderten Anschauungen und zudem noch ohne Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, als Unterlage zu Verbesserungsversuchen dienen müsen, und es ist kein sehr schwieriges Unternehmen, Fehler in den Einzelheiten an ihnen nachzuweisen. Damals galten Paris, Brüssel usw. mit ihren ohne Rücksicht auf die Form der Baublöcke und die unvermeidlich entstehenden Sternplätze straff durchgeführten Verkehrszügen als vorbildlich. Sittes Buch, das Werk von Stübben und die verdienstvollen Plangestaltungen Henricis waren noch nicht erschienen, eine Literatur über den Städtebau war — von Baumeisters Lehrbuch abgesehen — in Zeitschriften zerstreut, nur spärlich vorhanden, und die an verantwortlicher Stelle schaffenden Techniker sahen sich bei ihren Planschöpfungen fast ganz auf eigene Erfahrungen und die herrschenden Anschauungen der Zeit angewiesen. Daß dabei mancherlei Gestaltungen entstanden sind, die heute nicht mehr als einwandsfrei erscheinen, ist leicht erklärlich. Es soll auch ohne weiteres zugegeben werden, daß der Hannoversche Plan als treues Spiegelbild seiner Zeit, namentlich in der häufigen Anwendung spitz zusammenlaufender Straßenzüge, Lösungen enthält, welche den heutigen Anschauungen nicht mehr entsprechen und in neuen Entwürfen zu vermeiden sind. Aber die Haupt-Verkehrszüge, welche demnächst außer den Fahrbahnen für Straßenbahn- und Fuhrwerksverkehr noch breite Promenaden, Reit- und Radfahrerwege aufzunehmen haben, werden bei unbefangener Prüfung vielleicht doch als zweckdienlich anerkannt werden. In dem Sitteschen Plane haben die Verkehrszüge keine Berücksichtigung gefunden und verdienen seiner Meinung nach eine solche überhaupt nicht. Ob dieser Standpunkt als richtig und mit den praktischen Anforderungen des Verkehrs einer Großstadt vereinbar gelten kann, mag dem Urteile der Leser überlassen bleiben. Uns erscheint ein Beweis dafür bislang nicht erbracht, auch nicht für die Richtigkeit der Behauptung, bei guten Bebauungsplänen seien Enteignungsrecht und Grenzumlegung überflüssige Dinge.

Hannover, im Februar 1904.

Dr. C. Wolff, Stadtbaurat.
G. Aengeneyndt, Stadtbauinspektor.

Nachschrift des Herausgebers: Sitte hatte offenbar keine Kenntnis davon, daß eine Grenzumlegung bereits beschlossen war, bevor der Bebauungsplan aufgestellt wurde, denn er hat ausdrücklich vorausgesetzt, daß „die Flurgrenzen meist wohl Eigentumsgrenzen wären“, und von dieser Voraussetzung ist er bei seinen Untersuchungen ausgegangen. Der Beschluß der Grundbesitzer beweist aber auch nichts für die innere Notwendigkeit dieser Umlegung; man hat damals eben geglaubt, ohne eine solche keinen zweckentsprechenden Bebauungsplan aufstellen zu

können. Dies ist die Folge eines Plansystems, das von abstrakten Grundsätzen in betreff der Verkehrsanforderungen getragen wird, ohne Rücksicht auf die konkreten, aus der vorhandenen Einteilung des Geländes und den verschienenen Bedürfnissen für die Anbauung sich ergebenden Verhältnisse — darauf geht Sittes Beweisführung hinaus.

Über die Verbindung B—D—E kann man ja verschiedener Meinung sein; sie fehlt bei Sitte aber nicht! Nur von der unmittelbaren Durchführung einer Schrägstraße hat er abgesehen, aus den von ihm allgemein entwickelten Gründen — er glaubte auf einem kleinen Umwege über den Platz bei m—n seines Planes auch ans Ziel zu kommen.

Bei Fortlassung der Schrägstraße G—C hat er zunächst wieder einen Vorbehalt gemacht, nämlich den, daß ihre Notwendigkeit erst nachzuweisen sei, hat dann aber auch für den Fall, daß die Richtung des alten Weges beizubehalten sei, im Texte angegeben, wie das Gelände hätte aufgeteilt werden müssen. Die vorstehende Erklärung des Stadtbauamts schießt daher über das Ziel hinaus.

Die 7 bis 10 m breiten Baustellen erachtete Sitte allerdings grundsätzlich als vorteilhaft in der Meinung, der Bebauungsplan sollte der weiteren Verbreitung der Mietskaserne nicht noch besonderen Vorschub leisten und im Bedarfsfalle könnten benachbarte Parzellen auch im Wege freiwilliger Vereinbarung zusammengelegt werden. Die Grundstückstiefen hat er dabei unverändert gelassen.

Im ganzen hat er nur einen älteren Plan nach neueren Anschauungen beurteilen wollen — als Beispiel, nicht um dem damaligen Verfasser daraus einen Vorwurf zu machen. Es sind bereits beachtenswerte Stimmen laut geworden, die ihm dies danken.

F. PÜTZERS BEBAUUNGSPLÄNE VON KASTEL A. RH. UND GRÜNSTADT I. PF.

Von Hans Bernoulli, Berlin.

Wenn zur Beurteilung der praktischen und künstlerischen Werte von Hochbauten die Kenntnis der Vorbedingungen schon wichtig ist, so ist sie zur Beurteilung von Stadtanlagen und deren Erweiterungen geradezu notwendig. Pläne, die ohne Rücksicht auf eine bestimmte Örtlichkeit entworfen sind, gehören heute der Geschichte an. Die Lösung neuzeitlicher Aufgaben liegt im sorgfältigen Anpassen an gegebene Verhältnisse und im Herausarbeiten des Charakteristischen.

Im Nachstehenden seien denn die Vorbedingungen entwickelt, aus denen die Entwürfe für Kastel und Grünstadt — siehe Doppeltafeln 17—18 u. 19—20 — hervorgegangen sind; über Örtlichkeit und Wünsche der auftraggebenden Stellen ist der Schreiber dieser Zeilen dadurch genau unterrichtet, daß ihm die Ausarbeitung der Pläne nach Skizzen und Angaben von Prof. F. Pützer übertragen war.

Die Stadt Kastel bildet den Brückenkopf der Mainzer Rheinbrücke. Die Römerstraße, welche von Mainz her über die Brücke nordwärts führt (im Innern der Stadt Mainzer Straße, außen „Steinerner Weg“ genannt) ist der Lebensnerv der Stadt. Durch die bastionierte Befestigung, welche um die Wende des 18. Jahrhunderts angelegt wurde, ist diese ursprünglich wichtigste Verbindung unterbrochen worden; der Verkehr zwängte sich nun durch enge Gassen vom Wiesbadener und Frankfurter Tor nach der Schiffbrücke.

Durch die Anlage einer neuen Rheinbrücke (1881/5) ungefär 200 m. unterhalb der alten Brückenstelle mußte der Eindruck des Unorganischen verstärkt werden; die mächtige Zufahrtsrampe unterbindet den Verkehr von der Wiesbadener Seite her, und in ungünstigster Weise legt sich der Bahnkörper zwischen Strom und Stadt. Aus befestigungstechnischen Gründen wurde im Jahre 1901 die Niederlegung der Umfassungswerke beschlossen; die gewonnene Fläche wurde der Bebauung freigegeben. Mit der Aufstellung eines Erweiterungsplanes wurde Prof. F. Pützer in Darmstadt betraut.

In erster Linie mußte für den Militär-Fiskus ein Gelände von 170/370 m. um die Kasernen herum freigehalten werden, allseitig durch Straßenzüge begrenzt. Da zunächst bloß die Innenwerke niedergelegt werden sollen, mußte das Gebiet, das innerhalb einer im Plan mit —.—.—. angegebenen Zone liegt, so aufgeteilt werden, daß möglichst abgeschlossene Blöcke und ununterbrochene Verbindungen entstanden; auch sollten für öffentliche Gebäude nahe dem alten Stadtgebiet entsprechende Plätze geschaffen werden. Im Südosten ist das Erweiterungsgebiet durch die Gemarkungslinie Kastel-Kostheim begrenzt.

Die elektrische Bahn Kastel-Wiesbaden sollte im Bogen um die Stadt geführt werden. Am Rande der Stadt waren Schlachthaus und Krankenhaus vorzusehen, am Rheinkai ein Saalbau. — Das ganze neuerschlossene Gebiet senkt sich gegen den Rhein fast unmerklich.

Im neuen Stadtgebiet stellen die alten Landstraßen (nach Wiesbaden, Erbenheim, der Steinerne Weg, Straße nach Frankfurt und Kostheim) die wichtigsten Verbindungslinien dar. Eine Hauptaufgabe bestand darin, diese Straßen in die Stadt so einzuführen, daß die alten engen Gassen nicht überlastet werden, und die Einmündungen so einfach und übersichtlich wie möglich zu gestalten, um Verkehrsstockungen zu vermeiden. Die Straßen von Wiesbaden und Erbenheim sind deshalb vor ihrem Eintritt in das alte Stadtgebiet nicht zusammengeführt. Der Steinerne Weg hat eine leichte Ausbiegung erhalten, um zwischen Straße und fiskalischem Gebiet eine Blockbreite zu gewinnen. Die Frankfurter Straße umgeht die Altstadt und führt in schlankem Bogen zum Bahnhof. Die Kostenheimer Straße mündet auf den neuen Markt, da sie für Marktwaren schon heute die Hauptzufahrt bildet.

So eng als es möglich war, schließt sich eine Ringstraße um die alte Stadt mit ihrer ersten Erweiterung. Sie verbindet die beiden durch das Militärgelände getrennten Viertel und entlastet die Altstadt. Zwei andere Straßenzüge umfassen zangenartig das Gelände; sie führen am Nordende

der Stadt zusammen und würden im Fall einer Verlegung des Bahnhofs dahin, wie sie schon geplant wurde, die Rolle des Stadtzuganges übernehmen.

Die Erweiterung bildet somit ein System von 7—8 radial verlaufenden Straßenzügen. An dem südöstlichen Ausgange der Altstadt liegt ein neuer Mittelpunkt mit selbständigem Radialstraßenverkehr. Das Gebiet hinter dem fiskalischen Gelände ist durch seine Lage von dem Radialverkehr ausgeschlossen und deshalb nur im Sinne günstiger Verwertung aufgeteilt.

An den Verkehrsstraßen ist fast durchweg geschlossene Bebauung angeordnet, am Rheinkai und außerhalb der Frankfurter Straße sowie im ruhigen Viertel hinter dem fiskalischen Gelände offene Bebauung. Zu beiden Seiten des Bahnkörpers außerhalb der Ringstraße ist ein Gebiet für industrielle Anlagen ausgespart. Ringsum sind Arbeiterwohnhäuser angenommen, welche die Fabriken verdecken sollen. Der Friedhof ist nach außen hin erweitert. Wie im ganzen ist auch im einzelnen dem Verkehr und einer günstigen Bebauung Rechnung getragen. In dem Gebiete der geschlossenen Bauweise sind spitze Winkel ganz vermieden, um die Bebauung zu erleichtern. Alle Einmündungen sind so angeordnet, daß ein Abschrägen der Ecken unnötig wird. Die Hauptstraßen sind so wenig wie möglich von Nebenstraßen durchquert. An verschiedenen Punkten sind Ausweitungen vorgesehen für Droschkenstände, Brunnen u. a.; große Plätze sind dagegen vermieden.

Die Hauptstraßen sind reichlich breit, nirgends unter 20 m angenommen, die Nebenstraßen 12—15 m. Die Tiefe der Baublöcke beträgt 60—90 m, sodaß die Anlage von Hinterhäusern zur Ausnützung des Baulandes von vornherein ausgeschlossen ist.

Hand in Hand mit der günstigen Aufteilung, der Berücksichtigung des Verkehrs und der zweckmäßigen Stellung der öffentlichen Gebäude ging das Streben nach künstlerischer Wirkung. Die Erbenheimer Straße hat stadtwärts einen Hintergrund, ohne daß der Verkehr dadurch gestört wäre und gibt durch ihre leichte Krümmung wechselnde Bilder: im inneren Teil springt eine Kirchenfront in ihre Flucht an der am stärksten gebauchten Stelle; weiter draußen schaut über die niedrige Kirchhofmauer eine kleine Kapelle. Die Konkave ist durch eine Überbauung bei der Kirche zusammengehalten und nach oben und unten beherrscht durch einen Turm, der außerdem eine lange Querstraße abschließt.

Der Steinerne Weg ist in doppelter Krümmung über zwei Plätze geführt; sein Charakter wird in der Hauptsache durch eine längsgestellte Kirche mit ihrem Turm bestimmt; außer dem oberen und unteren Ende des Steinernen Weges beherrscht diese Kirche noch vier Straßen und drei kleinere Plätze; ihre Freilage ist sonach reichlich ausgenützt. Die Ringstraße ist auf ihrer konkaven (Nord-) Seite mit doppelter Baumreihe und Vorgärten versehen und bietet so vom südseitigen Bürgersteige ein einfaches großes Bild. Nächst der Erbenheimer Straße ist die Baumreihe unterbrochen, die Bauflucht bis über den Bürgersteig vorgezogen, dieser Teil dann wiederum unterbrochen durch ein zurückspringendes öffentliches Gebäude, das dadurch einen eigenen Fassadenplatz erhält. Diese energische Unterbrechung wird sich bei der Länge der Straße angenehm fühlbar machen. Im Gebiet der offenen Bauweise ist die Baulinie nicht durchweg parallel zur Straßenflucht angenommen, vielmehr konkav gezeichnet, wodurch ein schönes einheitliches Straßenbild geschaffen wird.

Bei der ganzen Anlage ist stets im Auge behalten, daß es sich um eine mittelgroße Stadt handelt; mit verhältnismäßig geringem Aufwande von öffentlichen Gebäuden und Türmen gewinnt die ganze Stadt ein eigenartiges und reiches Ansehen. —

Grünstadt i. Pf. ist eine kleine aufstrebende Landstadt von etwa 4000 Einwohnern an der Bahnlinie Neustadt—Monsheim. Sie liegt in der Rheinebene dicht am Fuße einer starken Bodenwelle, welche ziemlich genau von Norden nach Süden verläuft. Die Bahn führt in großem Bogen an der Ostseite der Stadt vorbei, im ebenen Gelände liegend. Nur an der Westseite gegen den weinbepflanzten Abhang zu ist die mittelalterliche Befestigung noch erhalten; an allen anderen Seiten ist die Bebauung über die alten Stadtgrenzen hinausgewachsen, doch nicht geschlossen Haus an Haus. Noch weiter draußen längs der Kirchheimer und Obersulzer Straße (im SO.) sowie an der Asselheimer Straße (im N.) ist in den letzten Jahren gebaut worden, vielfach ohne Berücksichtigung einer späteren Querverbindung.

Vor allem sollten nun diese Querverbindungen festgelegt werden; die weitere Aufteilung mußte sich besonders im Nordviertel streng nach den Grundstückgrenzen richten. Mehr Stadtausgänge sollten den Anschluß von Außenvierteln ermöglichen. Die Überführung der Obersulzer Straße war schon lange ausgeführt, dagegen sollte am NO.-Ausgange der Straße der Zugang zu den Feldern jenseits der Bahn überführt werden. Für Gasanstalt und Schlachthaus sollte ein entsprechender Platz bestimmt werden.

Im Innern der Stadt wurde nun ein größerer Platz angelegt; wenige Baufluchtregelungen genügen, um eine bessere Verbindung mit den äußeren Stadtteilen herzustellen. Die geplante Freilegung der einfachen aber ansprechenden Kirche konnte glücklich noch verhindert werden; ein seitlicher Durchbruch schafft einen neuen, sehr günstigen Stadtzugang.

An der Westseite ist die Blocktiefe vergrößert worden, da die jetzige Tiefe nur für winzige Häuschen ausreicht. Die äußeren Straßenzüge der Erweiterung bestehen fast durchweg aus den alten Landstraßen und ausgebauten Feldwegen. — Für das Viertel jenseits der Bahn waren durch Abzweigungen längs der Landstraße Anhaltspunkte gegeben. Durch die Überführung der Kirchheimer Straße wird dieser Stadtteil enger angeschlossen. Für die Abzweigung der Überführung wurde der höchste Punkt der Straße gewählt. Das Gebiet zwischen Kirchheimer Straße und Kreuzstraße wurde teilweise als geschlossen bebaut angenommen; in erster Linie ist hierbei an Arbeiterhäuser gedacht. Ein kleiner Platz mit Brunnen und eine Schule mit entsprechendem Vorplatz beleben das Viertel.

Die große Ringstraße, die auch für die Erweiterung von Grünstadt dringend gewünscht wurde, beginnt an der Kirchheimer Straße, kreuzt die Sausenheimer Straße, um sanft ansteigend auf die Höhe zu führen. Das Viertel zwischen Kreuzweg und Sausenheimer Straße ist wieder als teilweise geschlossen bebaut gedacht. Eine größerer Block wurde mit innerer Bauflucht geplant, um eine größere Gartenfläche zu gewinnen. Ein öffentliches Gebäude ist in den Block eingebaut. In die Sausenheimer

Straße mündet außer der Ringstraße ein weiterer konzentrisch verlaufender Straßenzug, der die alte Umwallung entlang führt und in die Hintergasse mündet. Die in der Altstadt liegenden Blöcke sind geschlossen bebaut vorgesehen. Im nördlichen Teile der Erweiterung waren, wie bemerkt, Eigentumsgrenzen für die Aufteilung mitbestimmend. Die Friedhoferweiterung bot Anlaß zur Anlage einer Kapelle mit einem kleinen Platze und zwei Einzelbäumen. Zwischen Hintergasse und Asselheimer Straße könnte ein öffentliches Gebäude gestellt werden. Der alte Friedhof mit seinem schönen Baumbestande soll zum öffentlichen Garten gemacht und gegen die Bahn erweitert werden. Auf der Seite gegen die Stadt ist eine Kirche geplant. Der Garten soll gegen das Nordviertel durch eine geschlossene Bauflucht abgegrenzt werden. Der Schlachthof lehnt sich an die Bahn an und erhält sein eigenes Geleise. Von der Asselheimer Straße her ist der Zugang bequem und leicht auffindbar. Die Gasanstalt ist ebenfalls an die Bahn angeschlossen.

Es lag im Sinne der Aufgabe, einen leicht abänderlichen Plan aufzustellen, indem ländliche Bebauung und industrielle Anlagen, wie sie hier vornehmlich zu erwarten stehen, eine so genaue Vorausbestimmung wie der Wohnhausbau nicht gestatten.

RÜCKBLICKE AUF DIE DEUTSCHE STÄDTE-AUSSTELLUNG IN DRESDEN

(Fortsetzung aus Heft 2)

Von Theodor Goecke, Berlin.

In Magdeburg verspricht schon ein einziges Gebäude, das von Professor Ohmann an der Ecke der Kaiser- und Oranienstraße neu erbaute Kunst-Museum (vergl. Tafel 21) durch seine geschickte Aufstellung und Massengruppierung, die sich die Umgebung unterordnet, die Entstehung eines malerischen Straßenbildes. Durch Rücksetzung der Nordfront gegen die Straßenflucht entsteht ein Vorplatz, von dem aus durch die Oranienstraße nach Osten hin ein Blick auf die Domtürme und wenn der Dom nach dem beigefügten Lageplane frei gelegt ist, auch auf dessen Westfassade gewonnen wird. Es soll hierbei nicht verschwiegen werden, daß die Meinungen über die beabsichtigte Freilegung des Domes auseinander gehen; wie der Plan erkennen läßt, werden jedoch daran geknüpfte Befürchtungen wesentlich dadurch gemildert, daß an Stelle des abzubrechenden, jetzt die Westfront gegen den Breiten Weg deckenden Baublockes eine teilweise Wiederbebauung durch ein monumentales Gebäude und zwar nach der Tiefe hin beabsichtigt ist, so daß keine allzu breite Lücke bei der ohnehin tiefen Platzanlage vor der Domkirche entsteht. Um zum Museum zurückzukehren ist der Eingang an der Ecke gegen die verkehrsreiche Kaiserstraße hin angeordnet und zwar vermittelst einer durch eine Freitreppe erreichbaren Plattform, die mit einem Denkmal geschmückt werden soll. Auch gegen die Oranienstraße tritt das Bauwerk etwas zurück, so daß hier die Straße platzartig erweitert erscheint, während das gegenüber liegende Schulgebäude wieder hinter die Straßenflucht zurückgesetzt ist.

Endlich der Masch-Park in Hannover (Tafel 22), ursprünglich eine große, tief in die Stadt einschneidende Wiesenfläche, westlich von der Leine begrenzt, nach Süden hin offen, von der im Osten die leider geradlinige Bennigsenstraße einen dreieckigen Bauplatz für das Provinzialmuseum abgeschnitten hat. Die tiefe Lage der Wiese fordert zu einer Parkanlage heraus, die mit Ausnahme der eine Fernsicht auf das Deistergebirge gewährenden Südseite am Rande herum zu bebauen war. Wie bekannt stand bereits an der Nordseite in einigem Abstande von der Friedrichstraße das Kestner-Museum, das nunmehr mit dem neuen Rathause zusammen zu einer Baugruppe vereinigt wird.

Baurat Unger hat schon im Jahrgange 1895 der deutschen Bauzeitung (Seite 221) hervorgehoben, welche große Aufgabe der Städtebaukunst mit der Einbeziehung der Maschwiesen in die Stadtanlage gestellt sei, und vorgeschlagen, hinter der geplanten Rathausgruppe einen Gartenplatz zu schaffen, der im Osten wie im Westen von Monumentalbauten zu begrenzen sei; als einen dieser beiden Bauten wollte er das Provizialmuseum auf die westliche Seite der Bennigsenstraße, also nicht auf dem unglücklichen dreieckigen Seitenplatz errichtet wissen und dem gegenüber in demselben Abstande von der Rathausaxe ein anderes Monumentalgebäude, vielleicht eine Volksbadeanstalt. Diesen Gedanken hat dann der Architekt Kößer-Leipzig im engeren Wettbewerb um den Entwurf des neuen Rathauses weiter verfolgt (siehe Deutsche Bauzeitung 1896, Seite 465), indem er den Gartenplatz durch ein in der Mitte regelmäßig angelegtes Teichbecken streng architektonisch gliederte und, da inzwischen mit dem Bau des Provinzialmuseums auf dem dreieckigen Seitenplatze bereits begonnen war, an der anderen Seite der Bennigsenstraße eine dritte Baugruppe vorschlug, die wieder einen auf die Axe des Provinzialmuseums gerichteten kleineren architektonischen Platz einschloß, so daß eine durchaus symmetrische Gesamtanlage im Sinne eines Doppelplatzes sich ergeben hätte. Von alledem ist nun nach dem in Dresden ausgestellten Lageplan nichts weiter übrig geblieben, als daß eine Grundfläche von rund 2000 qm für ein öffentliches Gebäude, als Gegengewicht zu dem von der Rathausaxe ab allerdings viel weiter abliegenden Provinzialmuseum. Im übrigen ist bereits eine Parkanlage geschaffen, die einen unregelmäßigen Teich mit malerisch sich schlängelnden Ufern einschließt und gen Süden von der Maschringstraße begrenzt wird. Den Übergang zu den offenen Wiesen- und Teichflächen soll eine monumental gestaltete Terrasse vermitteln, der sich ein der Architektur anpassender, strenger zu behandelnder Parkteil anschließt, während weiterhin der Park sich in Gruppen freier auflöst. Demnach wird nur der Platz vor dem Rathause an der Straßenseite einen ausgesprochen architektonischen Charakter in ruhigen Formen erhalten.

Anschließend hieran soll noch die Platzanlage Er-

wähnung finden, die der Architekt Voretzsch in Dresden als Vorplatz zur Elbbrücke an der Hochuferstraße geplant hat — siehe Doppeltafel 23—24 —, deren Zugang gegen die Stadt hin ein hoher Turmbau betont. Es wird dadurch der Platzanlage eine geschlossenere Form gegeben, als bei der unvermittelten Einmündung der Brücke in die Uferstraße der Fall zu sein pflegt. Von diesem Vorplatz aus, der seiner Natur nach als Verkehrsplatz zu gestalten ist, gehen mehrere Straßenzüge in radialer Richtung aus und zwar von der Peripherie der fast halbkreisförmigen Platzform. Im Anschluß daran ist auch die Bebauung der Uferstraße monumental gedacht, das ganze ein Bild gebend, dessen Ausführung man der Stadt Dresden recht wohl wünschen möchte.

(Schluß folgt in Heft 4.)

VERDIENT DIE OFFENE ODER DIE GESCHLOSSENE BAUWEISE DEN VORZUG?

Von H. Chr. Nußbaum, Hannover.

(Schluß aus Heft 2.)

Aus den dargelegten Gründen beharre ich bei der Ansicht, daß die ringsum freie Lage des Einfamilienhauses in Großstädten nicht nur durch höheren Geldaufwand erkauft werden muß, sondern daß sie nur auf Kosten des Wohlbefindens und des Wohlbehagens seiner Bewohner durchführbar ist. Sie hat kaum einen anderen Wert als den für den höheren Reiz des Stadtbildes. Wo er von wesentlicher Bedeutung ist, z. B. an Berghängen, See- und Flußufern, in unmittelbarer Nähe von Waldungen und Parkanlagen, da mag man ihm ein Opfer bringen. Auch die Architektur vornehmer Landhäuser wird es in der Regel erheischen. Aber man soll nicht behaupten, daß in Großstädten hygienische Vorzüge mit dieser völligen Freilage der Einfamilienhäuser errungen werden könnten. In verkehrsarmen Vororten und in kleineren Städten mit preiswertem Bauland ist die Sachlage eine andere. Dort tritt das frei im Park gelegene Haus in Vergleich, die Vermehrung der Straßenbaukosten wird oft ebenso bedeutungslos wie das Verkehrsgeräusch und der Verkehrsstaub. Hier finden wir das Ideal des ringsum in Gärten gebetteten Einfamilienhauses und hier läßt es sich noch für mittelmäßig begüterte Bürger erreichen. Meist aber wird auch dort das bescheidene Einfamilienhaus die geschlossene Bauweise erfordern; beide Arten der Hauslage werden neben einander zur Durchführung gelangen müssen, um weiten Kreisen der Bevölkerung zweckmäßige und unter den verschiedenartigen Verhältnissen gesundheitlich „beste" Wohnstätten bieten zu können.

Etwas günstiger für die Gebäude gestaltet sich die Sachlage, wenn bei offener Bauweise mehrere Häuser unter einem Dach errichtet werden, was manche Bauordnungen ja gestatten. Sei es, daß man malerisch oder baukünstlerisch angeordnete Gruppen bildet, oder daß man zwei bis drei Häuser zu einem Gebäude vereinigt. Es pflegt dann der erforderliche Wärme- und Wetterschutz für die Mehrzahl der Aufenthaltsräume erzielt zu werden, weil man nach der Wichseite ausschließlich Nebenräume anordnet oder Wohnräume mit ihrer Fensterwand. Nur wenige Eckzimmer erhalten dann eine für die Wärmewirtschaft ungünstige Lage.

Nach allen übrigen Richtungen aber pflegen die gesundheitlichen Vorteile und Nachteile der offenen Bauweise ziemlich unverändert bestehen zu bleiben; etwas mehr Windschutz wird geschaffen, während weniger Gartenland verbleibt und die Gebäudelücken häufiger eine hofartige Ausbildung erfahren. Die Kosten des Wohnens werden etwas ermäßigt und im aesthetischen Sinne hat die Zulassung künstlerisch wirkender Gruppen große Vorzüge. Neuerdings hat auch das Doppelhaus meist eine erfreuliche Gestalt erhalten, während seine Häufung früher die reizvolle Erscheinung der Landhausviertel arg beeinträchtigte.

Betrachten wir nun die Wirkung der offenen und der geschlossenen Bauweise für Mehrfamilienhäuser. Durch die offene Bauweise pflegt der Grundplan einerseits eine Verbesserung zu erfahren; die Gewinnung von Licht und Luft für die Nebenräume wird erleichtert. Anderseits aber gibt die Anordnung des Gebäudewichs in der Regel die Veranlassung zu einer außerordentlichen Tiefenausnützung und es empfangen nicht nur Nebenräume vom Wich ihr alleiniges Licht, sondern zumeist auch eine mehr oder weniger große Zahl von Räumen, die dauerndem Aufenthalt dienen. Da die Breite des Gebäudewichs gegenwärtig nicht abhängig gemacht wird von der Höhe und der Tiefe der ihn bildenden Gebäude, meist sogar in dem hier zu betrachtenden Falle recht eng bemessen zu sein pflegt, so entsteht hierdurch ein gesundheitlicher Nachteil, welcher weit bedeutsamer ist als der eben genannte Vorzug. Denn auch für das geschlossen gebaute Mehrfamilienhaus gelingt es dem geschickten Architekten, z. B. durch Anwendung einerseits offener Lichtgassen, jedem Nebenraume Tageslicht und Luft in ausreichender Fülle zugänglich zu machen.

Nur dort, wo jene große Tiefenausnützung noch nicht üblich ist, kann daher ein Vorteil in der ringsum oder dreiseitig freien Lage des Mehrfamilienhauses gesehen werden. Für kleinere Städte dürfte daher ihr Vorzug, für Großstädte häufiger ihr Nachteil Geltung erlangen. Gegenwärtig gibt es allerdings, namentlich in Mitteldeutschland, noch eine Reihe von Großstädten, in denen z. B. das 3 Wohnungen enthaltende Haus, sich mit einer mäßigen Tiefenausnutzung begnügt. Aber das ständige Wachsen der Grundwerte im Verein mit den hohen Kosten der Anlage, Instandhaltung, Sauberhaltung, Beleuchtung und Bewachung der Straßen, mit ihren vielen kostspieligen Leitungsnetzen, drängt allgemein nach höherer Tiefenausnutzung der Grundstücke und die Wichbeanspruchung pflegt dieses Drängen zu vermehren. Für die Zukunft dürfte daher in Großstädten jene ungünstige Erscheinung häufiger, wenn nicht zur Regel werden. Mit dieser Tiefenausnutzung verringert sich zugleich die Tiefe der rückwärtigen Gärten und der Abstand der Hinterseiten der Gebäude auf das in der Bauordnung zulässige Mindestmaß und zugleich der aesthetische Vorteil, den die offene Bauweise zu bieten vermag: Je höher und tiefer die Gebäude werden, um so ungünstiger gestaltet sich die Wichwirkung. Im Hausschatten gedeiht kein Pflanzenwuchs mehr; die Gebäudelücke wird zum Hof; die

stete Unterbrechung der Gebäudezeile ohne Pflanzenwuchs gibt der Straße eine öde Wirkung; der Blick auf die oft unschön und gleichförmig gehaltenen Giebelseiten vermehrt die Unerfreulichkeit des Bildes; das Bedürfnis nach einem mindestens architektonischen Abschluß der engen Gebäudelücken stellt sich ein.

Je mehr daher das Mehrfamilienhaus in seiner Innengestaltung und Außenerscheinung dem eigentlichen Zinshause sich nähert, um so unvorteilhafter in gesundheitlicher wie in aesthetischer Hinsicht wirkt es bei offener Bauweise.

In gleicher Weise wachsen die oben geschilderten Nachteile, welche das Blockinnere durch die Anordnung der Gebäudelücken erfährt. Denn mit der stärkeren Besiedelung der Gebäude erhöht sich gleichartig das Verkehrserfordernis. Das Verkehrsgeräusch und der Vekehrsstaub vermehren sich daher in stark fühlbarer Weise und damit das Bedürfnis nach dem Schutze des Blockinneren vor ihnen.

Durch den Zusammenschluß sämtlicher Gebäude des Blocks wird dieser Schutz um so vollkommener erzielt, je höher die Bebauung ausfällt, während die schmalen Gebäudelücken zwischen hohen Gebäuden schallverstärkend wirken und die in ihnen herrschende lebhafte Luftbewegung das Niedersinken des Staubes verhindert, der aus ihnen hervortretende Wind das Staubtreiben auf der Straße wie im Hof vermehrt.

Die Beschaffenheit des Blockinnern und der in ihm sich bildende Gebäudeabstand hängen nicht von der offenen oder der geschlossenen Bauweise ab, sondern fallen den jeweilig gültigen Bauordnungsbestimmungen entsprechend mehr oder weniger günstig aus. Wird z. B. durch die von mir seinerzeit in Vorschlag gebrachte (und von Stübben jetzt auch befürwortete) Aufstellung rückwärtiger Baufluchtlinien das eigentliche Blockinnere von Quer- und Rückgebäuden frei gehalten und ein angemessener Lichteinfallswinkel für die Fensterwände erzielt, dann läßt das rings geschlossen umbaute Blockinnere in Hinsicht auf Wohlbefinden wie auf Wohlbehagen nichts zu wünschen übrig, während ohne eine solche Vorschrift bei Anwendung der offenen Bauweise recht unvorteilhafte Gestaltungen des Blockinneren zu entstehen vermögen. Die auf teuerem Grund während des letzten Jahrzehnts geschaffenen Anlagen lassen diese Sachlage vielerorts nur allzu deutlich erkennen. Die großen Geldopfer, welche durch die Forderung des Wicheinhaltens erheischt werden, verhindern in der Mehrzahl der Fälle weitgehende Ansprüche an die Gestaltung des Blockinnern, während sie bei Zulassung der geschlossenen Bauweise in Außengebieten, gewissermaßen als Entgelt, leicht durchführbar sind.

Für Mehrfamilienhäuser und für Zinshäuser, in denen große Wohnungen durch Tiefenausnützung des Grundstücks geschaffen werden sollen, entsteht im geschlossen umbauten Block allerdings eine gewisse Schwierigkeit, für die Rückseiten der Eckgebäude einen günstigen Lichteinfallswinkel zu gewinnen. Diese Schwierigkeit wird durch die Anwendung der offenen Bauweise ohne weiteres beseitigt. Auch dort fällt sie fort, wo die Langseiten der Blöcke in geschlossener Zeile bebaut werden dürfen, während die (kurzen) Querseiten entweder ganz unbebaut bleiben müssen, oder für sie das Einhalten breiter Wiche zwischen den Eckhäusern und den Mittelhäusern vorgeschrieben wird. Für solche Eckgebäude wird durch derartige Bestimmungen ein entschiedener Vorteil gewonnen, aber die Ruhe, der Windschutz und die Staubfreiheit im Blockinnern opfert man diesem zumeist nur geringen Vorteil. Denn bei kleinen Eckgebäuden pflegen sämtliche dem dauernden Aufenthalt dienenden Räume nach den Straßen gelegt zu werden, vom Hof ausschließlich Nebenräume Licht und Luft zu empfangen, während es bei großen Eckgebäuden ohne Schwierigkeit gelingt, für die nach rückwärts gelegenen Aufenthaltsräume einen sachgemäßen Lichteinfallswinkel zu gewinnen. Wo dieser vorhanden ist, fehlt es an ausreichendem Luftwechsel niemals.

Das vollständige Freihalten sowohl, als auch die Anordnung besonders breiter Wiche für die (kurzen) Querseiten der Gebäudeblöcke bei Zulassung der geschlossenen Bauweise für die Langseiten kann dagegen dort von Vorteil werden, wo diese Querseiten eine ungünstige Himmelslage aufweisen. Auch aesthetisch pflegt dieser Wechsel der Bauweise und der volle seitliche Einblick in die Blockgärten günstig zu wirken. Im Einzelfalle wird daher zu entscheiden sein, ob diese Vorzüge die einzutauschenden Nachteile überwiegen oder ob das Umgekehrte zu gewärtigen ist. Namentlich wird die Größe des in den Querstraßen zu gewärtigenden Verkehrs für die Entscheidung von Bedeutung sein. Im Erfordernisfalle kann man durch Anordnung hoher aber reizvoll gestalteter Umfriedungsmauern, an denen Schlinggewächse sich emporranken und über welchen der Baumwuchs sichtbar wird, den Nachteilen des Verkehrs entgegenwirken, ohne allzuviel der aesthetischen Vorzüge aufgeben zu müssen.

Wenn aber Stübben eine solche Blockgestaltung (halboffene Bauweise) ganz besonders für Arbeitersiedlungen und Kleinwohnungsgebiete empfiehlt, so vermag ich mich ihm wieder nicht anzuschließen. Die diesen Zwecken dienenden Gebäude erhalten durchgehends eine geringe Tiefenausnützung, weil andere Grundplangestaltungen nicht nur gesundheitlich ungünstig auszufallen pflegen, sondern auch unwirtschaftlich werden. Irgend eine Schwierigkeit für die Grundrißlösung der Eckgebäude in Hinsicht auf Lichteinfall und Luftzuführung ist daher für den rings mit Gebäuden umschlossenen Block nicht zu gewärtigen und das Entstehen aesthetischer Vorzüge wird recht fragwürdig, weil die Hausgärten reine Nutzgärten zu werden pflegen. Ferner ist es für derartige Ansiedlungen als ein dringendes volkswirtschaftliches Erfordernis zu bezeichnen, jeden Zoll Straßenfront auszunützen. Infolge der geringen Gebäudetiefe und der damit gebotenen geringen Blocktiefe wird so wie so bereits ein hoher Aufwand an Straßenland im Verhältnis zum gewonnenen Bauland erforderlich und die Straßenkosten wachsen im gleichen Verhältnis. Wenn auch für derartige Gebiete preiswerte Straßenbefestigungsarten ohne Schaden zur Durchführung gelangen dürfen, weil der Wagenverkehr in ihnen ungemein gering auszufallen pflegt, so bleiben doch alle übrigen Kosten für die Straßen und ihre Leitungsnetze ziemlich unverändert bestehen. Da es ferner gilt, die Mietpreise der zu gewinnenden Wohnungen tunlichst niedrig zu halten, dagegen die Wohnungsgrößen zu vermehren, die Wohnungsausstattung zu verbessern, den Schutz der Räume gegen Wetter und ungünstige Wärmeeinflüsse hoch zu wählen, die Heizungsanlagen auf das vorteilhafteste zu gestalten usf., so ist es unumgänglich erforderlich, die Einheit der Straßenlänge so dicht zu besiedlen, wie es irgend angeht,

ohne ernste gesundheitliche Nachteile in Kauf nehmen zu müssen.

Etwaige Schwierigkeiten, die sich der Gewinnung einer günstigen Lage der Gebäudeaußenwände zur Sonne entgegenstellen, müssen daher durch den Bebauungsplan beseitigt werden. Nicht geht es an, dieser Schwierigkeit in Großstädten durch die Anwendung der halboffenen Bauweise begegnen zu wollen. Nur dort, wo die Gesamtstraßenkosten belanglos bleiben, z. B. in ländlichen Gebieten, ist die offene und die halboffene Bauweise für Kleinwohnungen ohne Schaden durchführbar.

Die Freilage des Kleinwohnungshauses durch höheren Geld-Aufwand zu erkaufen, ist aber nicht nur ein volkswirtschaftlich falsches Beginnen, sondern es hat stets auch gesundheitliche Nachteile im Gefolge: Je höher die Mietpreise ausfallen, um so dichter werden die Wohnungen belegt, weil entweder die Mieter Einschränkungen bei der Wahl der Wohnung in Hinsicht auf Raumzahl oder Raumgröße sich auferlegen oder Aftermieter aufnehmen. Mit der dichteren Belegung der Wohnung wächst die Ansteckungsgefahr in genau dem gleichen Grade wie die Luftverschlechterung. Die stärkere Durchlüftung des Blockinnern macht sie nicht wett.

Untersucht man nun, was die Freilage des Kleinwohnungshauses oder die halboffene Blockanlage für Vorteile schafft, dann müssen sie jenem gewichtigen Nachteile gegenüber als völlig bedeutungslos bezeichnet werden. Für den Bewohner hat die Freilage des Hauses meist nur Nachteile. Der Grundriß der Wohnung pflegt durch sie nicht verbessert zu werden. Es kommen vielmehr in der Regel fensterlose Umfassungswände von Aufenthaltsräumen zur Freilage, die hierdurch desjenigen Wärmeschutzes verlustig werden, dessen die Kleinwohnung mehr als irgend eine andere Wohnung bedarf, weil die Geldmittel zu einer ausgiebigen Heizung mangeln und die Möglichkeit fehlt, während der heißesten Jahreszeit den Wohnort gegen eine „Sommerfrische" zu vertauschen. Die stärkere Durchlüftung des Blockinnern wirkt zwar in der warmen Jahreszeit günstig, erhöht aber bei kaltem windigen Wetter die Wärmeableitung ganz wesentlich. Der etwa mangelnde Wetterschutz macht sich beim Kleinwohnungshaus ebenfalls in besonders ungünstiger Weise bemerkbar, weil er den Wassergehalt der vom Schlagregen getroffenen Raumwände dauernd zu einem hohen werden läßt. Denn im Kleinwohnungshaus findet man allgemein bereits einen höheren Wassergehalt der Wände als in den Wohngebäuden der Bessergestellten, weil im ersteren mit der Heizung bis auf das Äußerste gespart werden muß, die Wasserdampferzeugung aber eine erhöhte ist infolge des dichteren Belegens und der geringeren Größe der Räume sowohl, wie durch die in der Regel stattfindende Benutzung der Aufenthaltsräume zum Kochen, Aufwaschen, Reinigen der Babywäsche u. dgl. Auch die stärkere Wasserverwendung zum Säubern der Fußböden tritt hinzu und besonders ungünstig pflegt die unzureichende Anwendung der Fensterlüftung wie etwa angelegter künstlicher Lüftungseinrichtungen zu wirken.

Daß aber durch die offene oder die halboffene Bauweise der Arbeiteransiedlungen Vorteile für die Allgemeinheit erwachsen sollten, muß ich stark in Zweifel ziehen. Weder pflegt ihre architektonische Erscheinung hierdurch erheblich zu gewinnen, noch der Einblick in die Höfe und Gärten von Vorteil zu sein. Auch der Lärm, der vielfach im Innern solcher Wohnhausblöcke entsteht, bleibt besser in ihm zurückgehalten, als daß man ihn durch Bauwiche zu weiteren Wohngebieten gelangen läßt. Das Bedürfnis nach Ruhe ist tagsüber für die Kleinwohnungen ein sehr geringes; erst abends pflegt es sich einzustellen, daher tritt man dem Entstehen von Geräusch dort wenig oder gar nicht entgegen. Sein Austritt zu anderen Wohngebieten vermag dagegen erhebliche Nachteile hervorzurufen.

Alles dieses spricht daher für die ausschließliche Anwendung der geschlossenen Bauweise in städtischen Kleinwohnungsgebieten und Arbeitersiedlungen, während die Vorteile der offenen wie der halboffenen Bauweise für sie so geringfügig auszufallen pflegen, daß sie als nennenswert kaum bezeichnet werden können. Oder glaubt Stübben etwa, daß dem Arbeiter mit dem Einblick der Vorübergehenden und Gegenüberwohnenden in seinen Hof oder Gemüsegarten gedient sei? oder daß er großes Verlangen nach verstärktem Windanfall trage? oder daß das Städtebild Gewinn davontrage, wenn jedermann Einsicht zu nehmen vermag, wie oft, wie viel und welche Wäsche im Blockinnern der Arbeiteransiedlungen zum Trocknen gehängt wird? Daß sie bei Anwendung der offenen oder halboffenen Bauweise lustiger im Winde flattert, ist allerdings richtig, auch wird sie rascher trocknen. Diese großen Vorzüge zuzugeben bin ich gern bereit, glaube dennoch aber zu der Ansicht berechtigt zu sein, daß die vollständige Umschließung der Blöcke für Kleinwohnungen ebenso sehr im Sinne ihrer Bewohner wie in dem der Allgemeinheit gelegen ist.

Aus den vorstehenden Erörterungen geht hervor, daß die geschlossene Bauweise, bei gesundheitsgemäßer Gestaltung, der offenen Bauweise gegenüber wesentlich größere Vorzüge aufweist als Nachteile. Auf eine solche Gestaltung der geschlossenen Bauweise in den noch wenig bebauten oder unbebauten Gebieten der Großstädte sollte daher die Hygiene wirken. Denn das zu erstrebende Ziel ist errreichbar und schafft ausschließlich Nutzen, während die Durchführung der offenen Bauweise mindestens volkswirtschaftliche Nachteile im Gefolge hat.

Wird ein Baublock mit Vordergebäuden beliebiger Tiefenausdehnung in geschlossener Zeile umgeben, während sein Inneres von Quer- oder Rückgebäuden frei bleibt*) und zu Hausgärten dient, welche sich rings berühren, dann lassen durch zweckmäßige Grundplangestaltung selbst weitgehende Ansprüche an die Durchlüftung und die Lichtfülle der Aufenthaltsräume, an den freien Ausblick in blühende, grünende Gärten, an staubfreie reine Luft und an Ruhe sich erfüllen.

Wohlbefinden und Wohlbehagen werden nicht durch die geschlossene Bauweise als solche ungünstig beeinflußt, sondern durch eine übermäßige Ausnutzung des Baulandes, indem z. B. das Blockinnere durch Quer- und Rückgebäude in Einzelhöfe von mäßigem oder geringem Umfang aufgeteilt wird, welche die ebengenannten Ansprüche an gesundes Wohnen nicht oder nicht in ausreichender Weise zu erfüllen vermögen.

Derartige nachteilige Zustände aufzuheben ist auch die offene Bauweise nicht ohne weiteres im Stande. Es ist vielmehr die gleiche Fürsorge durch Bebauungsplan und

*) Niedere Rückgebäude für Stallungen, Wagenremise u. dgl. dürfen ohne wesentlichen Schaden zur Ausführung gelangen. Ihr Abstand von bewohnten Gebäuden muß jedoch mindestens ihrer Höhe gleich sein.

Bauordnung erforderlich, um das Freihalten des Blockinnern von Rückgebäuden zu erzielen, während dem Blockinnern niemals diejenige Abgeschlossenheit gegen die ungünstigen Folgen des Verkehrs gegeben werden kann, welche die geschlossene Bauweise bietet.

Das Freihalten des Blockinnern von Rück- und Quergebäuden muß daher als eine der wichtigsten Aufgaben der Behörden bezeichnet werden. Die Durchführung dieses Anspruchs ist weit notwendiger und bedeutungsvoller als die in ihrer Wirkung recht zweifelhaften Bestrebungen nach der Anwendung der offenen Bauweise, die in Großstädten meines Erachtens nur für die vornehmen Teile des Landhausviertels geeignet ist.

Da es an einer gesetzlichen Handhabe für das Freihalten des Blockinnern und seine gesundheitlich richtige Gestaltung fehlt, so halte ich das Gewinnen einer solchen Handhabe für das nächstliegende und wichtigste Hauptziel der hygienischen Bestrebungen im Städtebau.

NEUE BÜCHER

Besprochen von Th. Goecke, Berlin.

DIE AUFSTELLUNG UND DURCHFÜHRUNG VON AMTLICHEN BEBAUUNGSPLÄNEN, ein Leitfaden für kommunale Verwaltungsbeamte und Gemeindetechniker, bearbeitet von Alfred Abendroth, städt. Oberlandmesser in Hannover, und erschienen in Carl Heymanns Verlag, Berlin 1903, ist auch den Architekten bestens zu empfehlen, da an der Hand der preußischen gesetzlichen Vorschriften alle einschlägigen Fragen des Städtebaus gründlich besprochen werden.

Die Arbeit würde m. E. noch gewonnen haben, wenn sie sich etwas mehr Zurückhaltung in Bezug auf die immerhin noch umstrittenen künstlerischen Aufgaben des Städtebaus auferlegt hätte. So überzeugend die praktisch-technischen und verwaltungsrechtlichen Ausführungen sind, so abweichend werden in manchen Punkten die aesthetischen Anschauungen des Verfassers beurteilt werden.

Er sagt u. a. an einer Stelle: „Ebenso wäre es mehr als unpraktisch, in der Nähe von großen Fabriken bei verhältnismäßig hohen Bodenpreisen Wohnungen mit aesthetisch durchdachter Linienführung und stadtbaulich hervorragenden Plätzen zu schaffen. In solchem Viertel, wo selten oder nie ein fremdes, künstlerisch geschultes Auge Umschau hält, muß lediglich die nächstliegende Erledigung der Kostenfrage und der kategorische Imperativ der Hygiene und der Technik Gehör finden.“ Selbstverständlich sind diese letztgenannten Forderungen zu erfüllen, aber ist es darum nötig zwischen praktisch und schön zu unterscheiden, als ob das, was praktisch ist, nicht auch schön sein, und das, was schön ist, nicht auch praktisch sein könnte?! Warum soll gerade dem Arbeiter eine poetische Straßenanlage versagt bleiben? Die Städte werden nicht der Fremden wegen als Sehenswürdigkeit, sondern ihrer Bewohner wegen zur Behaglichkeit erbaut. Der Verfasser meint der Kostenfrage wegen. Er glaubt also, daß die Schönheit ein teurer Luxusartikel sei, der nur den reichen Leuten zukomme. Denn an einer anderen Stelle führt er aus, die Kunst solle sich beschränken auf einige hervorragende Stadtteile, womöglich auf den Gemeindebesitz, auf dem sich der Künstler nach Herzenslust mit seinen Ideen herumtummeln könne im übrigen aber nicht, und noch schärfer in einer „Bauland und Miete“ betitelten Abhandlung des Technischen Gemeindeblattes (VI. Jahrgang No. 17, 18 u. 19) — die sonst in trefflicher Darstellung die Ergebnisse der vielfachen Erörterungen und Veröffentlichungen über die Wohnfrage zusammenfaßt —, das Hervordrängen des einseitig theoretisch-künstlerischen Momentes habe außer dem dadurch eingerissenen Unwesen der öffentlichen Wettbewerbe zu unpraktisch-akademischen und oft kostspielige Abänderungen erfordernden Bebauungsplänen geführt.

Der Verfasser sagt ferner: „es sei natürlich, daß sich nunmehr (d. h. nach dem Erscheinen von Sittes Werk über den künstlerischen Städtebau) der Künstler, allen voran der Architekt, auf das neue Arbeitsfeld stürzte und ebenso natürlich mußte die Folge davon sein, daß die Stadterweiterungen aus einem Extrem in das andere fielen. War früher zu viel des Nüchternen (Schachbrettsystem) geleistet worden, so geriet man jetzt in alle möglichen Künsteleien, die in jeder auffallenden Unregelmäßigkeit und Originalität alter Städtebilder eine verborgene künstlerische oder richtiger kunsttheoretische Absicht voraussetzte und schließlich die einfachen klaren Grundsätze Sittes unter einem Meere von ästethischen Grundsätzchen zu begraben drohte.“ Dazu ist wohl die Frage erlaubt, wo hat der Architekt bisher bei der Bearbeitung von Bebauungsplänen vornean gestanden? Dies ist mit Ausnahme von Hessen und einigen süddeutschen Städten m. W. doch nur vereinzelt vorgekommen. Gerade wir Architekten haben uns darüber zu beklagen, bisher fast gänzlich an den Aufgaben des Städtebaues unbeteiligt gewesen zu sein. Wie die Dresdner Städteausstellung gezeigt hat, waren und werden noch die Bebauungspläne meist nach einem kostspieligen Schematismus aufgestellt, den die Architekten bekämpfen. Herr Abendroth weiß auch, was diese wollen, denn er hat deren Ideen in seinem dankenswerten Werke: „Der Landmesser im Städtebau“ seinen Berufsgenossen vermittelt, er weiß, daß wir den Städtebau wieder auf seine natürliche Grundlage stellen und ihn damit auch wieder wirtschaftlicher machen wollen. Warum also wendet er sich gerade gegen die Architekten? Es ist dies um so bedauerlicher, als ein Zusammengehen für beide Teile sehr von Vorteil sein würde und auch schon in vielen Fällen gewesen ist. Wenn daher der Verfasser für die Errichtung von Bauplankommissionen eintritt, in denen auch dem Landmesser ein stimmberechtigter Sitz einzuräumen sei, so wird der Architekt sicherlich nicht viel mehr dagegen einzuwenden haben, als man überhaupt gegen Kommissionsarbeit in künstlerischen Dingen einzuwenden hat — vorausgesetzt, daß jedem der beiden sein scharf abzugrenzendes Arbeitsfeld gewahrt bleibt.

ÜBER BAUKUNST, VON CORNELIUS GURLITT, Band XXVI, Sammlung illustrierter Monographien: „Die Kunst“, herausgegeben von Richard Muther, im Verlage von Julius Bard, Berlin W 57. Zuerst ein Kapitel „Vom Restaurieren“, das im romantischen Zeitalter eine Sache des Gemüts gewesen, heute eine Sache der Wissenschaft geworden sei und so kunstvoll geübt werde, daß das wirklich Alte sich nicht mehr von dem neuen Altscheinenden unterscheiden lasse; eine spätere Zeit werde einmal die gegenwärtige Restaurationstätigkeit, soweit sie künstlerisch ist, nicht bloße Erhaltungsarbeit, als eine der traurigsten Verfehlungen der Baukunst bezeichnen. Nach diesen einleitenden Ausführungen verlangt der Verfasser für die bauliche Erhaltung eines Denkmals, daß so wenig als möglich an seinem alten Bestande geändert werde, und daß Um- und Neubauten und ähnliche Veränderungen an alten Bauten immer in Formen entworfen und ausgeführt werden, die nicht dem am Bau schon vorhandenen Stile gemäß sind, die vielmehr tunlichst deutlich die Merkmale ihrer Entstehungszeit tragen; wobei diese Formen so zu wählen seien, daß sie trotz der stilistischen Verschiedenheit sich dem alten Bau künstlerisch einorden. Eine Abbildung von dem Überbau, der die „Goldene Pforte“ in Freiburg i. S. schützen soll, wird als Beispiel dazu gegeben.

Es liegt nahe, dabei an die Frage nach der Erhaltung historischer Städtebilder zu denken, für die heute vielfach sogar bei Neubauten der geschichtliche Stil einer bestimmten Kunstperiode vorgeschrieben wird, als ob sich dabei die Bedürfnisse unseres Jahrhunderts voll befriedigen ließen — bestenfalls wird damit eine Täuschung über die Entstehungszeit der Bauwerke hervorgerufen, was nicht Aufgabe des Künstlers sein kann, der aus dem Geiste seiner Zeit zu schaffen und sein Werk in das Bild der Vergangenheit künstlerisch einzureihen hat.

In einem längeren Kapitel werden dann „Städtebaufragen“ besprochen, in leichtem Plauderton, doch mit sachlichem Ernste ernsthafte Dinge behandelnd, die damit aus der engeren Fachwelt in die weiteren Kreise derer gebracht werden, die sich für Kunst erwärmen.

Die fünf Abschnitte der Abhandlung sind überschrieben: „Gerade oder krumme Straßen? Breite oder schmale Straßen? Bergauf und bergab. Stille oder laute Plätze. Straßenkreuzungen.“ Bildbeilagen, die nicht als besonders gut oder schlecht aufgefaßt werden sollen, die aber als mehr oder weniger gute Lösungen aus den Dresdner Straßen ausgewählt sind, verdeutlichen in anschaulicher Weise die Ausführungen des Textes.

So steht eine endlos lang verlaufende Straße ohne Ziel, die kaum von anderen Straßen zu unterscheiden ist, einer solchen mit Ziel, also mit einem Abschlusse, und an diesem sofort erkennbar gegenüber. Weiter eine gerade fluchtrecht durchlaufende Straßenwand, die uncharakteristisch langweilig wirkt, gegenüber einer sogenannten versetzten, mit geknickter Wandung, beziehungsweise mit vorgeschobener und einen Erker betonter Ecke einer Querstraße. Dann ein geschlossener Platz, dessen Straßenöffnungen Erker verdecken, gegenüber einem Sternplatz, der allseitig offen ist, an dem die Erker nichts nutzen; und noch ein zweiter geschlossener Platz mit der Frauenkirche im Hintergrunde, als diese noch durch kleine an die Kirche herangerückte Bauten herausgehoben wurde, gegenüber demselben Platze nach dem Abbruche und Ausbaue dieser kleinen Häuser. Endlich eine Straßenkreuzung mit verschobenen Ecken und dieselbe noch einmal von der Gegenseite, um die Verschiedenheit in der Richtung hervorzuheben.

Die fesselnde Darstellungsweise des Verfassers braucht hier wohl nicht noch einmal besonders hervorgehoben zu werden. Auch der Architekt, dem die einzelnen besprochenen Fragen mehr oder minder geläufig sind, wird mit Vergnügen nach dem Büchlein greifen, das sich auf der Reise bequem in die Tasche stecken läßt.

CHRONIK 1904

HANNS ANKER

DIE BAUTECHNISCHE ZEITSCHRIFT, eine illustrierte Wochenschrift über die Fortschritte im Bauwesen, in Weimar erscheinend, läßt es sich angelegen sein, das Interesse für den Städtebau weiter auszubreiten bis zum Baugewerksmeister und auf das Land. In der letzten Nummer des vergangenen Jahres sind unter den Vorlagen und Bildern die Lösungen zum Abschluße des langgestreckten Marktplatzes eines ungenannten sächsischen Städchens vorgeführt, die als gut gelungene Beispiele für ähnliche Fälle gelten können. Den Platz schließt an einem Ende die Kirche; wie an dem andern Ende nun an Stelle eines abzubrechenden alten Hauses ein Neubau mit Tordurchfahrt im Anschlusse an die teilweise auch neu zu bebauende Langseiten des Platzes zu errichten sei, stellen die Architekten Theodor Becker in Saaleck in einer und Architekt Schutte in Barmen in zwei verschiedenen Skizzen dar, die in schlichter Architektur mit Giebel- beziehungsweise Turmaufbauten anheimelnde kleine Städtebilder bieten.

In derselben Nummer teilt dann der Herausgeber Dr. W. Bode zwei Klagebriefe mit, über die Verunstaltung der Straßen durch die Anhäufung von Reklameschildern und die Unlesbarkeit künstlerisch willkürlich behandelter Buchstaben. Diese Reklamesucht ist schon weit ins Land gedrungen. In der 1. Nummer d. J. hat endlich derselbe Verfasser eine Aufsatzreihe über die Lehren Cam. Sittes, den künstlerischen Städtebau betreffend, begonnen.

ZUR FRAGE DER UMGESTALTUNG DES THEATERPLATZES IN DRESDEN hat die Deutsche Bauzeitung in Nr. 3 des laufenden Jahrgangs einen neuen Vorschlag von Martin Haller aus Hamburg gebracht, der die Unschönheit der an dem Helbig'schen Ersatzbau ansteigenden Uferstraße durch nach dem Theaterplatze aufsteigende Rampenstraßen, die eine Brunnen- und Gartenanlage einschließen, zu lösen versucht und damit den Helbig'schen Ersatzbau überhaupt beseitigt und den Platz nach der Elbe hin in voller Breite öffnet.

ZUR AUFSTELLUNG EINES BISMARCKDENKMALS IN BREMEN hat Professor Schumacher in Dresden in No. 10 der deutschen Bauzeitung dieses Jahres die Thurmwand Unserer Lieben-Frauenkirche vorgeschlagen, indem er an der Hand eines Lageplans die anderen noch in Frage stehenden Plätze am Domshofe einer eingehenden Kritik unterzieht.

EINGABE AN DEN RAT DER STADT DRESDEN. Die Frage der Ausgestaltung des Dresdner Theaterplatzes hat eine weit über die Grenzen Sachsens hinausgehende Bedeutung, da es sich darum handelt, der Hofkirche Chiaveri's und dem Museum und Theater von Semper ihren endgültigen Rahmen zu schaffen und ihre Wirkung zu Platz und Umgebung auf alle Zeiten festzulegen. Eine so wichtige und entscheidende Frage ist noch selten der deutschen Architektenschaft vorgelegt worden.

Eine Konkurrenz Ende vorigen Jahres hat die Bedeutung und Tragweite der Aufgabe erst in vollem Umfange erkennen lassen; obwohl sie eine endgiltige in bezug auf Anlage und Architektur gleich günstige Lösung nicht gebracht hat, lieferte sie doch wertvolles Material zur Aufstellung neuer Programme, indem sie Wünschbares und Erreichbares ahnen ließ.

Nun wurde mit sehr kurzem Termin ein Wettbewerb unter den prämiierten Architekten veranstaltet nach einem Programm, das die Eigentümlichkeiten der Aufgabe nicht in ihrem vollem Umfange berücksichtigte. Das wertvolle Ergebnis der ersten Konkurrenz: die Erkenntnis, daß die Bebauung des Elbufers in erster Linie einen Abschluß des Theatersplatzes bedeutet, wurde in der neuen Programmstellung nicht ausgebeutet; die Aufgabe lautete bloß auf Unterbringung der Wache und eines Restaurants auf gegebenem Terrain.

Wenn auch wirtschaftliche Gründe eine Beschleunigung der Angelegenheit wünschenswert erscheinen lassen, sollten diese doch in den Hintergrund treten vor der Wichtigkeit der künstlerischen Aufgabe.

Die Frage kann noch nicht als spruchreif bezeichnet werden; es empfiehlt sich zur endgültigen Klärung eine nochmalige Aufgabestellung mit weitgefaßtem Programm.

H. Billing, Professor, Architekt, Karlsruhe. Theodor Fischer, Architekt, Professor, Stuttgart. Theodor Goecke, Landes-Baurat, Berlin. Hans Gräßel, städt. Baurat, München. Karl Henrici, Geh, Reg. Rat, Professor, Aachen. C, Hocheder, Architekt, Professor, München. K. Hofmann, Geh. Ober-Baurat, Professor, Darmstadt. F. Pützer, Architekt, Professor, Darmstadt. Bruno Schmitz, Professor, Architekt, Berlin. Gabriel von Seidl, Professor, Architekt, München.

Außerdem hat Architekt Professor M. Dülfer sich mit der Eingabe einverstanden erklärt.

BAUORDNUNG DER STADT MANNHEIM. Die im Mai 1901 unter eingreifender Mitwirkung des Oberbaurats Baumeister — Karlsruhe — zustande gekommene Mannheimer Bauordnung enthält bekanntlich so weitgehende Einschränkungen des privaten Verfügungsrechts über das Bauland, wie solche kaum für ein anderes Gemeinwesen bestehen. Für ausgedehnte Teile des Baugebiets ist offene Bauweise vorgeschrieben. Für die Größe der unüberbaut zu belassenden Fläche, die Abstände

zwischen zwei Gebäuden, die größte Höhe der Gebäude, die Stockwerkzahl sind die Forderungen nach drei Zonen, vom Stadtinnern ausgehend abgestuft. Wie nicht anders zu erwarten, machte sich gegen die neuen Vorschriften aus den Kreisen der Bodenbesitzer und Baugewerbetreibenden Widerspruch geltend. Besonders schwere Angriffe erfuhr die Bestimmung, daß für die zur Zeit mit Fabriken besetzten und einige noch als Gärten benützten Baublöcke der Innenstadt und einiger Vorstädte im Falle ihrer Überbauung mit Wohngebäuden die offene Bauweise einzuhalten sei. Die Handelskammer und der Fabrikantenverein machten sich zum Sprachrohr dieser Bewegung, die nach den noch im Gange befindlichen Verhandlungen einen teilweisen Erfolg insofern zu haben scheint, als beabsichtigt ist, einige Milderungen zuzulassen. Wir gedenken auf die Frage der Mannheimer Bauordnung zu gelegener Zeit zurückzukommen.

DIE FRAGE DER VERBREITERUNG DES NEWSKI-PROSPEKTS wurde nach der St. Petersburger Zeitung auf der heutigen Sitzung des Stadtamts abermals in Erwägung gezogen. Aus den Berichten der Ingenieure war zu ersehen, daß zum Zweck der Verbreiterung des Newski-Prospekts auf 18,4 Faden von der Moika bis zur Admiralität 17 Gebäude zum Teil „beschnitten", zum Teil ganz abgetragen werden müssen, da zur Erreichung des angestrebten Zieles etwa 1000 Quadratfaden Raum gewonnen werden müssen. Mit welchen gewaltigen Kosten die Verwirklichung dieses Entwurfs verknüpft ist, läßt sich daraus ersehen, daß ein Quadratfaden im betreffenden Viertel mit 1500 Rbl. bewertet wird. Ferner ist in Betracht zu ziehen, daß auch das Gebäude des Generalstabes zu „beschneiden" wäre, wozu schwerlich eine Erlaubnis erteilt würde. Angesichts dieser und anderer Erwägungen hat die Stadtverwaltung vorläufig nur die Verbreiterung der Straße von der Moika bis zur Morskaja ins Auge gefaßt. Ist diese überhaupt notwendig?

DIE STÄDTE MAINZ UND KASTEL haben die Auflassung der Stadtumwallungen wiederholt beantragt, um Gelegenheit zu weiterer gedeihlicher Entwicklung zu erhalten. Für Kastel wurden dabei gleichzeitig von der hessischen Regierung gesundheitliche Gründe angeführt. Die Militärverwaltung ist jetzt auf den Wunsch wenigstens teilweise eingegangen. Der Fortfall der Umwallung erfordert aber Ersatzbauten und Beschaffungen aller Art, für die ein Betrag von 200 000 Mark als erste Rate in den Militäretat eingestellt worden ist. Werden diese Bauten ausgeführt, so ergibt sich der militärische Vorteil, schon jetzt neue Befestigungen zu erhalten, die den gegenwärtigen Anforderungen entsprechen. Der Festungsbau kann mit Rücksicht auf die dauernde Verteidigungsfähigkeit nicht auf die Erlöse aus dem frei werdenden Festungsgelände warten, sondern er muß schneller gefördert werden. Für Kastel ist dieser Erlös auf zwei Millionen Mark eingeschätzt, was zur Herstellung der nötigen Ersatz- und Verstärkungsbauten genügt. Für Mainz liegen die betreffenden Schätzungen noch nicht vor, aber nach den bisherigen Erfahrungen werden die Ersatzkosten genügend gedeckt, so daß eine dauernde Belastung der Reichskasse nicht zu erwarten steht. Mit der Stadt Kastel ist bereits ein Bebauungsplan vereinbart, der sowohl eine nutzbringende Verwertung des frei werdenden Festungsgeländes gestattet, als auch den Interessenten der Stadt Rechnung trägt. Mit Mainz sind die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen, jedoch ist hier ein gleiches Ergebnis zu erwarten. Beide Städte wollen die im Bebauungsplan vorgesehenen Straßen und Plätze gegen die entsprechende Entschädigung herstellen, während die Baublöcke dann ebenso wie in Stettin durch eine besondere Reichskommission im einzelnen verkauft werden sollen. Dazu ist noch zu bemerken, daß in Mainz namentlich auf die Verlegung der Nordwestfront gedrungen wird, um die Ingelheimer Aue wegen ihrer günstigen Lage — zu beiden Seiten am Wasser und doch hochwasserfrei — zu einer Fabrikinsel mit Arbeiterwohnungen umzugestalten. Der gesunde Gedanke der Speicherinseln alter Hansastädte lebt in moderner Form wieder auf!

DÜSSELDORF-REISHOLZ, eine erst wenige Jahre alte und trotz der Ungunst der wirtschaftlichen Verhältnisse stetig wachsende Industriestätte ist eine eigenartige, in Deutschland einzig dastehende Erscheinung unseres modernen Wirtschaftslebens. Ohne daß die Staatsbahnverwaltung auch nur einen Pfennig auszugeben hatte, ist ein neuer Staatsbahnhof für den gesamten öffentlichen Personen- und Güterverkehr errichtet worden, lediglich mit dem Kapital der Interessenten und zu dem Zwecke, die Errichtung von Anschlüssen für noch zu errichtende Industriebauten in ausgedehntestem Umfange zu ermöglichen.

Im Jahre 1895 hatte die Familie Ferdinand Heye in Düsseldorf drei in der Landbürgermeisterei Benrath gelegene Landgüter, Oberheid, Niederheid und Kappeler Hof, im ganzen 372 Hektar, gekauft. Das Gelände ist hochwasserfrei, liegt zwischen der Bahnlinie Köln-Düsseldorf und dem Rhein, grenzt auf eine Länge von einem Kilometer an diese Bahnlinie und besitzt vorzüglichen Baugrund, einen Meter Lehm und dann Kies und Sand. Diese Vorzüge brachten die Käufer auf den Gedanken, das Gelände der Industrie nutzbar zu machen. Dabei kamen auch folgende Erwägungen in Betracht. In Düsseldorf wird durch das Steigen der Bodenpreise das Fabrikgelände, besonders für Zwecke der Großindustrie, immer seltener, so daß neue Industrien sich außerhalb Düsseldorfs ansiedeln müssen. Ferner ist die Errichtung von Fabriken auf dem Lande an sich wünschenswert, um die Arbeiter wieder mehr auf das Land zu verpflanzen; gleichzeitig darf aber die Entfernung der Fabrik von der Großstadt, in der sich das ganze geschäftliche Leben vereinigt, nicht zu weit sein. Die Vororte Düsseldorfs haben aber für diesen Zweck entweder ungünstige Anschlüsse oder sind bereits derart mit Geleisanlagen übersetzt, daß zwar vielleicht die eine oder andere kleinere Fabrik dort Anschluß finden könnte, der Anschluß von Anlagen in großem Umfange aber ausgeschlossen erscheint. Diese Erwägungen wurden gegenüber der Eisenbahn-Verwaltung geltend gemacht, als es sich darum handelte, eine Vereinbarung über den Anschluß des Geländes an die Staatsbahn zu erzielen. Die Eisenbahn-Verwaltung selbst machte den Vorschlag, die Interessenten sollten auf ihre Kosten einen vollständig neuen Bahnhof für den unbeschränkten öffentlichen Verkehr erbauen. Der Bahnhof kam in die Mitte zwischen Bahnhof Benrath und Block Eller im Gelände und bei der danach benannten Blockstation Reisholz zu liegen; er ist 2,5 km von Benrath und 7 km vom Hauptbahnhof Düsseldorf entfernt. Die Interessenten hatten an 500000 M. für die Anlage des Bahnhofs aufzuwenden. Am 15. Juni 1899 wurde der volle Betrieb für Personen- und Güterverkehr eröffnet. Die Käufer hatten inzwischen zu den drei Landgütern noch einiges Land hinzugekauft, und für das gesamte Unternehmen die Aktiengesellschaft „Industrie-Terrains Düsseldorf-Reisholz" gegründet.

Der Bahnhof Düsseldorf-Reisholz ist derart angelegt, daß jederzeit neben den beiden Hauptgeleisen Köln-Düsseldorf ein drittes und viertes Geleise gestreckt werden kann. Übergänge in Schienenhöhe sind nicht vorhanden, eine Straßenüberführung hat Öffnungen für fünf Geleise. An den beiden Enden des Bahnhofs sind Ausziehgeleise angelegt; sie dienen dem Verkehr mit einem Verschubbahnhof (Ausziehgeleise) der Aktiengesellschaft, der den Verkehr mit den Fabriken, den Lagerplätzen und der Werft vermittelt. Von den Übergabegeleisen aus führt die Privatanschlußbahn durch das Gelände. Heute sind bereits 12 km Anschlußgeleise gelegt und 23 Anschlüsse für verschiedene Werke fertiggestellt. Der Verkehr auf der Privatanschlußbahn betrug 1901: 16729, 1902: 26509 Wagen und in diesem Jahre werden es 32000 Wagen sein. Die Bedienung der Anschlußgeleise besorgt die Aktiengesellschaft mit eigenen Lokomotiven; sie erhebt für die Beförderung der Wagen eine Gebühr, die sich nach der Zahl der jährlich zu befördernden Wagen richtet.

Der Gesellschaft war es rechtzeitig gelungen, eine hinreichend große Rheinfront zur Anlage einer eigenen Werft zu erwerben. Durch den Anschluß an den Wasserverkehr erhielt das Industriegelände einen erhöhten Wert. Am Rhein erbaute die Unternehmerin eine 1 Kilometer lange Werft in hochwasserfreier Lage mit Dampfkranen zur unmittelbaren Entladung und Beladung von Rheinschiffen und Seedampfern. Eine 41 m breite Anlage ist mit Geleisen für den Werftverkehr vorgesehen. Die Aktiengesellschaft besorgt auf ihrer Anschlußbahn den Verkehr von beladenen und leeren Wagen vom Staatsbahnhof zur Werft und umgekehrt, und erhebt auch für diese Wagenbeförderung sowie für die Benutzung der Werftanlagen Gebühren. Diese Werftanlage hat nicht nur auf die Erschließung des Industriegeländes, sondern auch auf die lebhaftere Gestaltung des Bahnverkehrs sehr vorteilhaft eingewirkt. Der Gesamtgüterverkehr auf der Werft bezifferte sich im Jahre 1902 auf 179920 Tonnen und zwar 177173 Tonnen Zufuhr und 2747 Tonnen Abfuhr, und in demselben Jahre wurden von der Werft 14184 Wagen befördert. Am Staatsbahnhof entwickelte sich folgender Verkehr: Empfang 1899: 32517 und 1902: 65778 Tonnen; Versand 1899: 12418 und 1902: 71420 Tonnen. Zu den Verkehrsmitteln

auf dem Industriegelände ist auch noch eine elektrische Straßenbahn zu rechnen. Auf der Provinzialstraße Benrath-Düsseldorf, die das Gelände durchschneidet, verkehrt die elektrische Kleinbahn Düsseldorf-Benrath-Hilden-Ohligs-Vohwinkel.

Als der Verkehr eröffnet war, begannen auch Interessenten für gewerbliche Anlagen sich einzufinden, und in den wenigen Jahren seit der Gründung des Unternehmens haben bedeutende Werke sich angesiedelt: ein Walzwerk, ein Hammerwerk, Maschinenfabriken, Fabriken für Zementprodukte, für Tonwaren, für Bleichsoda, für Holzriemenscheiben, für Obstgelee und für Seifen- und Waschpulver, ferner eine chemische Fabrik, eine Oelfabrik, eine Benzinraffinerie, eine Petroleumtankanlage, Holz-Grosshandlungen, Baumaterialienlager und eine Silo-Anlage. Die Aktiengesellschaft hat bisher von dem ihr gehörenden Gelände 52 Hektar verkauft, 6,5 Hektar für den Staatsbahnhof und 18 Hektar zu Straßenzwecken hergegeben und verfügt noch über 346 Hektar. Sie hat eine Reihe Straßenzüge geschaffen und Gebäude für verschiedene Zwecke erstehen lassen. Vom Staatsbahnhof führen breite Straßen zur Werft, ein neues Postgebäude hat die Gesellschaft der Postverwaltung für eine Reihe von Jahren mietfrei überlassen, Baustellen für Landhausviertel und Beamtenwohnhäuser sind bereitgestellt, die parkartigen Anlagen der ehemaligen Landgüter sind erhalten geblieben. Wohn- und Geschäftshäuser sind erstanden und für Arbeiterwohnhäuser ist geeignetes Gelände zur geschlossenen und zur offenen Bebauung vorbehalten. Den Platz für den Schulhausbau schenkte die Aktiengesellschaft, und der Bau einer Kirche ist in Angriff genommen. Da auf dem Gelände guter Ziegelboden sich findet, hat die Gesellschaft einen eigenen Ringofen errichtet, der für eine Jahreserzeugung von 5 Millionen Steinen eingerichtet ist. Gas- und Wasserleitungen sind im Anschluß an die Benrather Werke gelegt worden. Arbeitskräfte sind zur Genüge in dem Bezirk vorhanden; besondere Arbeiterzüge verkehren auf der Staatsbahn und auf der elektrischen Bahn nach Düsseldorf und dessen Vororten. Alles in allem ein Unternehmen, das mit weitem Blick in Angriff genommen ist, bedächtig und umsichtig weitergeführt wird und bis heute alle beim Beginn gehegten Hoffnungen weitaus erfüllt hat. Die Entwicklung des Unternehmens ist um so lehrreicher, als kurz nach der Gründung die Jahre wirtschaftlichen Niedergangs hereinbrachen und die Industrie sehr zu leiden hatte.

LITTERATUR.*)

THEOD. FRITSCH, Die neue Gemeinde, Begleitschreiben zu der Schrift „Die Stadt der Zukunft“, 2te Auflage, Leipzig, Verlag von Theod. Fritsch, 1903.

ALOIS BERBERICH, Architekt, Bau- und Wohnungshygiene, Druck von Alf. Dobler (Inh. A. Rudloff), Kempten.

Dr. phil. F. W. BREDT, Assessor, „Die Denkmalpflege und ihre Gestaltung in Preußen“, Berlin, Köln, Leipzig, Verlag von Albert Ahn, 1904.

*) Die Schriftleitung bittet um Einsendung aller neuen Erscheinungen aus dem Gebiet der einschlägigen Literatur. Die Titel gelangen unter der Rubrik „Literatur“ zum Abdruck; eine Besprechung behält sich die Schriftleitung in jedem Falle vor. Eine Verpflichtung zur Rücksendung wird nicht übernommen.

Schluß des redaktionellen Teiles.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Otto Dorn, Gr.-Lichterfelde-Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth, Berlin W., Markgrafenstrasse 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

Bahnkörper

Bestehende Gebäude
Abzutragende Gebäude
Project geschlossene Bebauung
offene Bebauung
Öffentl. Gebäude

Erweiterungsplan der Stadt Grünstadt

Friedhof

Hintergasse

Asselheimer Strasse

Alter Friedhof

Gasanstalt

N

0 50 100 150 200

Darmstadt, Februar 1902.

Erweiterungsplan der Stadt Kastel.

Friedhof

Industrielle

Anlagen

Der Rhein Strom

DER ST

Bestehende Gebäude
Abzutragende Gebäude
Project. öffentl. Gebäude
Geschlossene Bebauung
Offene Bebauung

0 50 100 150 200

Steinern Strasse
Strasse I
Strasse K
Strasse L
Strasse Q
Krankenhaus
Strasse nach Frankfurt
Innere Ringstrasse
Strasse F
Strasse E
Strasse D
Kirche
Strasse C
Stadthaus
Strasse nach Kostheim
Schulhaus
Strasse B
Strasse A
Militär-Fiscus
Artillerie Kaserne
Pionierkaserne
Witzstrasse
Steinern Strasse
Mainzerstrasse
Wiesbadener Strasse
Strothausstrasse
Eisenbahnstrasse
Bahnkörper
Stationsgebäude
Reduitkaserne

Darmstadt, Januar, 1902

[signature]

Magdeburg.

Modell des Museums für Kunst und Kunstgewerbe. Lageplan mit der Dom-Freilegung.
Modell nach dem Wettbewerbs-Entwurf von Arch. Fr. Ohmann, Wien,
unter künstlerischer Oberleitung desselben und des Architekten Kirstein, Wien.
Ausführende Architekten: Peters, Berner und Fritz Weiß, Magdeburg.

Bebauungsplan
für die
neue Rathausgruppe
und den
Maschpark.

Bella Vista

Hannover.

Bebauungsplan für die neue Rathausgruppe und den Maschpark.

Stadtbauamt Abteilung III der Königlichen Haupt- und Residenzstadt Hannover.

Architekten: Dr. Wolff und Aengeneyndt. Gärtnerische Anlagen: Trip in Magdeburg.

D

Bebauungsplan des neuen Br

Architekt: F. R.

…den.

…nplatzes an der Hochuferstraße.

…etzsch in Dresden.

1. Jahrgang 1904 4. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

DER BAU DER STÄDTE AN FLÜSSEN IN ALTER UND NEUER ZEIT.

Von Forbát-Fischer, Frankfurt a. M.-Budapest.

Der Anlaß zur Gründung von Städten an größeren Flüssen ist in den meisten Fällen naheliegend. Wenn die Städte im allgemeinen dem Zusammenströmen mehrerer Verkehrswege in erster Linie ihre Entstehung zu verdanken hatten, so war es natürlich, daß für eine Städtegründung die Ufer der schiffbaren Flüsse mit Vorliebe in Betracht gezogen wurden, da doch diese in alter Zeit die hervorragendsten Träger des öffentlichen Verkehrs, zumal des Fernverkehrs gewesen sind.

Zur Städtegründung erwiesen sich an den Flußläufen einige Punkte geeigneter als die andern, und es ist keinesfalls dem Zufall überlassen geblieben, an welcher Stelle des Flusses eine Niederlassung entstehen sollte, die den Keim einer späteren städtischen Entwicklung bildete. Wo die Flüsse aus dem Gebirge in die Niederung eintraten, wo sich zwei größere Flüsse vereinigten, wo die Beschaffenheit des Flusses den Übergang von einem Ufer zum andern besonders erleichterte, mithin den Verkehr über den Fluß in verstärktem Maße anzog, da waren besonders geeignete Punkte für die Ansiedlung. Aus unscheinbaren Fischerdörfern wurden an solchen Stellen in kurzer Zeit kräftig aufblühende städtische Gemeinwesen, namentlich wenn sie zur Entfaltung einer lebhaften Handelstätigkeit über ein ausgedehntes und fruchtbares Hinterland verfügten oder wenn sie, an der Grenze großer Reiche gelegen, den Gegenstand besonderer Fürsorge einer kräftigen Regierung bildeten, die sich ihrer zum Schutze gegen feindliche Überfälle und zur Verteidigung des Landes in erhöhtem Maße annahm.

Die ersten Ansiedlungen an Flüssen, deren Lage innerhalb des Stadtgebietes in vielen Fällen, wo es sich um eine aus kleinen Anfängen im Laufe der Jahrhunderte allmählich angewachsene Stadt handelt, noch heute deutlich zu erkennen ist, entstanden in instinktiver, daher nur umso richtigerer Erkenntnis der Erfordernisse des Verkehrs und dem natürlichen Bedürfnisse entsprechend längs eines in größerer oder geringerer Entfernung vom Flusse parallel zu dessen Ufern verlaufenden Straßenzuges in ähnlicher Weise, wie noch heutigen Tages die meisten ländlichen Ansiedlungen längs der durchziehenden Landstraße. Neben dem Wasserverkehre auf den Flüssen entwickelte sich längs ihrer Ufer schon frühzeitig ein lebhafter Landverkehr; die Entwicklung der ersten Ansiedlungen vorwiegend in der Längsrichtung und zwar parallel zum Flusse war daher die natürlich gegebene und ist demgemäß auch die Grundlage der baulichen Entwicklung der an schiffbaren Flüssen gelegenen Städte geworden. Die Lage dieser zum Flusse parallelen Hauptstraße hat im Laufe der Jahrhunderte aus mannigfachen Gründen, teils wasserbaulicher Natur, manche seitliche Verschiebung erfahren müssen, ist aber z. B. in Köln in der Hohen Straße, in Breslau in der Ohlauer Straße, in Magdeburg im Breiten Wege, in Frankfurt a. M. in der Zeil der Richtung nach noch genau zu verfolgen. Die Forschungen über den Bau der Stadt Worms haben ergeben, daß eine parallel zum Rhein verlaufende Hauptstraße der Stadt noch heute dem Zuge der alten Römerstraße folgt, welche die großen Heeresbewegungen der römischen Herrschaft abzuwickeln berufen war.

Mit dem fortschreitenden Wachstume der Stadt und der Zunahme der Bevölkerungsziffer begann bei gleichzeitiger weiterer Ausdehnung in der die unveränderliche Grundlage der Entwicklung bildenden Längsrichtung auch die Bebauung des zu beiden Seiten der Hauptstraße gelegenen

Geländes und zwar zunächst des zwischen der Hauptstraße und dem Flußufer gelegenen Streifens, da hierdurch der Zusammenhang zwischen Wasser- und Straßenverkehr nicht nur nicht gefährdet, sondern stets lebhafter und leichter gestaltet werden konnte. Bei der Aufteilung dieses Gebietes wurden die vielfachen Bedürfnisse, die bei Anlegung von Straßen in dichter besiedelten Gebieten zu berücksichtigen sind, keineswegs außer Acht gelassen, obgleich von einem nach heutigen Begriffen planmäßigen Vorgehen wohl kaum die Rede sein dürfte. Wenn aber bei der Anlage mittelalterlicher und noch älterer Städte vielfach von Zufall und Willkür gesprochen wird, so beruht dies, wenigstens bei den an größeren Flüssen gelegenen Städten, zum größten Teil auf unrichtiger Beurteilung der geschichtlichen Entwicklung und der obwaltenden Verhältnisse. Die sich in solchen alten Städten, wenn auch nicht in geometrisch genauer Weise, so doch deutlich erkennbar stets wiederholenden Längsstraßen, die parallel zur ersten Hauptstraße dem Flußlaufe folgen, sind nicht der Willkür, sondern dem wachsenden Bedürfnisse des immer noch in der Flußrichtung überwiegenden Verkehrs zu verdanken. Es ist kaum anzunehmen, daß z. B. in Frankfurt a. M. — vergl. Tafel 25 — die unter sich, sowie mit der Zeil und mit dem Main gleichlaufende Richtung der Saalgasse, des Markts, der Schnur- und Töngesgasse lediglich irgend einem Zufalle auf die Rechnung zu schreiben ist, ebensowenig wie etwa der Umstand, daß die diese Längsstraßen unter sich verbindenden Querstraßen, sowie die zum Flußufer hinunterführenden Hauptverkehrsstraßen doch ausgesprochen eine zum Flußlaufe im großen und ganzen senkrechte Führung bekommen haben, wie solche abgesehen von den vielen kleinen Verbindungswegen zwischen den einzelnen Längszügen, in erster Reihe die Fahrgasse, dann aber auch die Neue Kräme und der Große Kornmarkt aufzuweisen in der Lage sind.

Eine Führung der Straßen nach der Schnur und mit peinlich genau gleichen Abständen zwischen den beiderseitigen Fluchtlinien glaubte man sich in den alten Städten allerdings ersparen zu können, wofern nur die großen Gesichtspunkte des Verkehrs im Auge behalten werden konnten. Bei der Führung der Straßen im einzelnen werden hauptsächlich Gründe wirtschaftlicher Natur, wie die Rücksichtnahme auf eine geeignete Bodenaufteilung, sowie auf vorhandene Grundstücks- und Gewanngrenzen maßgebend gewesen sein. Daß nun diese rein praktischen Beweggründe der Schönheit der Straßenbilder keinen Eintrag getan haben, daß vielmehr in den alten Städten Schönheit und wirtschaftliche Zweckmäßigkeit in volle Übereinstimmung gebracht werden konnten, soll uns nicht veranlassen, die bewußten Leistungen auf dem Gebiete des früheren Städtebaus zugunsten eines blinden Zufalls herabzusetzen.

In den Gang der baulichen Entwicklung, die sich mit den Anforderungen des Handels und Verkehrs, der Grundbedingungen einer gedeihlichen städtischen Entwicklung überhaupt in zielbewußter und zufriedenstellender Weise abfand, griff nun die Befestigung in gewaltsamer Weise störend ein. Aus Gründen der Wehrhaftigkeit mußte ein geschlossener Ring von Wällen um die Stadt herumgeführt werden, der bei frei im Flachland gelegenen Städten als die für die Verteidigung geeignetste Form einen geschlossenen Kreis bildete, während an Flüssen die Umwallung halbkreisförmig von Fluß zu Fluß geführt werden mußte, um an der Stromseite durch festungsartigen Ausbau der Uferlinie abgeschlossen zu werden.

Die Folgen der Umwallung zeigten sich für den weiteren Ausbau der Städte namentlich nach zwei Richtungen in der schwerwiegendsten Weise. Erstens wurde die weitere Längsausdehnung der Städte zum großen Teil unterbunden, indem diese über die Umwallung hinaus nur durch ein Hinausschieben der Festungswerke, also mit viel Arbeit und großen Kosten zu ermöglichen war, zweitens aber wurde das Zusammenwirken von Wasser- und Landverkehr, durch die am Flußufer hergestellten Befestigungen wesentlich erschwert und zum Teil ganz unmöglich gemacht.

Die Folgen blieben nicht aus. Bei der räumlichen Beschränkung der Städte hatte die stetige Zunahme der Bevölkerung eine Verschlimmerung der Wohnverhältnisse zur Folge, welcher bei der stets dichter werdenden Bebauung innerhalb der Festungswerke kaum mehr abgeholfen werden konnte. Der Umstand, daß die Städte von Anbeginn an in einer außergewöhnlich günstigen Weiträumigkeit erbaut waren, trug allerdings wesentlich mit dazu bei, daß viele Städte Jahrhunderte hindurch mit derselben Umwallung auskommen konnten, so Magdeburg vom 13. bis in das 19. Jahrhundert und Frankfurt, wie bekannt, vom 14. bis zum Ende des 18. Jahrhunderts. Doch sind bereits im Mittelalter verschiedene Stadterweiterungen durch Hinausschieben des Wallgürtels unvermeidlich geworden, so in Frankfurt z. B. um die Mitte des 12. Jahrhunderts und um das Jahr 1333, in Magdeburg unter Otto dem Großen, und im 13. Jahrhundert zuerst um das Jahr 1236 und dann um 1275. Trotzdem wurden die Wohnverhältnisse befestigter Städte in den letztvergangenen Jahrhunderten immer unhaltbarer, und wenn einmal Krankheit und Pest in solcher Stadt sich festsetzten, war ihnen eine fürchterliche Ernte sicher.

Wenn auch nicht so offenkundig, so doch nicht minder bedeutend waren die wirtschaftlichen Folgen in bezug auf den Flußverkehr, die durch den Festungsbau hervorgerufen wurden und eine fast vollständige Ausschaltung des in alter Zeit doppelt wichtigen Schiffahrtverkehrs zur Folge hatten, ein Nachteil, an dessen Folgen viele der an Flüssen liegenden Städte noch heute zu leiden haben. Nicht, als ob sich die aus wehrhaften Gründen notwendigen baulichen Maßnahmen in keiner Weise mit den Anforderungen des Schiffahrtverkehrs vereinigen ließen! Daß dies in ausgiebigem Maße möglich ist, beweist das Beispiel von Antwerpen, wo innerhalb des Festungsgürtels ausgedehnte Hafenanlagen geschaffen wurden, die heute noch einen stets steigenden, gewaltigen Umschlagsverkehr abzuwickeln wohl in der Lage sind. Aber in den meisten Städten erfolgte die Ausführung der Festungswerke ohne jede Rücksichtnahme auf die Erfordernisse des Wasserverkehrs, und wenn schon die Bedürfnisse, die zur Zeit der Erbauung der Festungswerke tatsächlich bereits vorhanden waren, nicht berücksichtigt worden sind, so läßt sich denken, daß auch jede spätere gedeihliche Entwickelung des Uferverkehrs in solchen Städten für lange Zeit hinaus außerordentlich erschwert worden ist.

Für den Verkehr innerhalb der Festungswälle war durch die Anlage der Stadt in den meisten Fällen eine gute Grundlage geschaffen worden. Wenn aber auch, wie wir gesehen haben, die Anordnung von Straßen parallel

Otto v. Guerickes Plan der Stadt Magdeburg 1632.

zum Flußlauf und senkrecht hierzu in fast allen älteren Festungsstädten klar nachzuweisen ist, so war die Zahl der vorhandenen Straßen doch nicht in allen Fällen groß genug, um auch der allmählich immer dichter werdenden Bebauung und dem damit stets wachsenden Verkehr innerhalb der Stadt auf die Dauer genügen zu können. Nachträgliche Ergänzungen, bezw. Verbesserungen des Straßennetzes sind denn auch keineswegs erst in neuester Zeit in Betracht gezogen worden; weitblickende Techniker haben vielmehr schon vor Jahrhunderten auch in dieser Hinsicht bessernde Hand an die bestehenden Zustände legen wollen, wo sich ihnen hierzu passende Gelegenheit geboten hatte. Eines der lehrreichsten Beispiele dieser Art bilden die Vorschläge, die Otto von Guericke im Jahre 1632 für den Wiederaufbau der von Tilly in Grund und Boden gebrannten Stadt Magdeburg aufgestellt hatte, und die es wohl verdienen, an dieser Stelle etwas ausführlicher behandelt zu werden.[1])

Als Tilly Magdeburg nach längerem Widerstande endlich erobert hatte, bildete die noch vor kurzem blühende Stadt einen einzigen Trümmerhaufen, und als man daran ging, den schweren Schaden wieder gut zu machen, handelte es sich weit mehr um einen Neubau, als um eine Wiederherstellung der zerstörten Stadt.

Da traf es sich, daß der Ratsbauherr von Magdeburg um diese Zeit ein junger Mann von noch nicht 29 Jahren war, dem seine universelle Begabung, sowie die durch Reisen in Frankreich, England und Holland gesammelten Beobachtungen und Erfahrungen ein für die damalige Zeit auffallend klares Urteil in Fragen des Städtebaus verschafften. Es war dies der auch durch seine anderweiten Leistungen, namentlich auf dem Gebiet der Physik, bekannte Otto von Guericke, der, als er im Jahre 1632 von dem damaligen schwedischen Statthalter Fürsten Ludwig von Anhalt-Köthen den Auftrag erhielt, als Grundlage für die Einleitung der Wiederherstellungsarbeiten einen Plan der in Trümmern liegenden Stadt aufzunehmen, die Gelegenheit ergriff dem Statthalter vorzuschlagen, daß die Stadt nicht wieder genau in ihrer alten Anordnung aufgebaut, sondern daß das Straßennetz in einer Weise vervollkommnet werden solle, die den Anforderungen der Gesundheit und des Verkehrs mehr entsprechen würde, als dies bei der alten Anlage der Fall war. In richtiger Erkenntnis der Erfordernisse des Verkehrs in einer an einem Flusse gelegenen Stadt und in organischem Anschlusse an die geschichtliche Entwicklung des Bauplanes solcher Städte schlägt Guericke vor vergl. Abbildung im Texte, die punktierten Straßenzüge , dem altehrwürdigen Hauptstraßenzuge der Stadt, dem Breiten Wege, zwei weitere Parallelstraßen hinzuzufügen, die quer durch alte, zum Teil dichtbebaute Viertel laufend sowohl in gesundheitlicher, als auch in verkehrstechnischer Hinsicht durchaus geeignet gewesen wären eine wesentliche Verbesserung der vor der Zerstörung bestandenen Zustände herbeizuführen. Außerdem wollte Guericke die Führung zweier neuer bequemer Verbindungen senkrecht zum Laufe der Elbe quer durch die Altstadt erwirken, da sich die mangelhafte Querverbindung zwischen den durchgehenden Längsstraßen einerseits und von der Stadt nach dem Elbufer andererseits wohl schon zu seiner Zeit in empfindlicher Weise fühlbar gemacht haben dürfte.

Der „Reparationsrat", den Gustav Adolf von Schweden zur Beratung der Vorschläge Guerickes einsetzen wollte, kam nicht mehr zustande, und als die schwedische Herrschaft zusammenbrach, nahmen die Kaiserlichen keine Veranlassung, die so nahe liegende und wohl durchdachte Verbesserung der Verhältnisse in der von ihnen zerstörten Stadt auch tatsächlich durchzuführen. Die Stadt wurde so, wie sie vor der Zerstörung war, ohne Berücksichtigung

[1]) Vgl. Peters: Magdeburg und seine Baudenkmäler.

der Guerickeschen Vorschläge wieder aufgebaut, aber die seitherige Entwickelung hat gezeigt, wie sehr Guericke mit seinen Vorschlägen Recht hatte. Von den von ihm geplanten Straßendurchbrüchen ist der eine in nur wenig veränderter Form im Jahre 1882 zur Ausführung gelangt, und auch die zweite Entlastungsstraße des Breiten Weges konnte auf die Dauer nicht entbehrt werden, was bei der Stadterweiterung im Jahre 1870, allerdings nicht an der von Guericke hierfür in Aussicht genommenen Stelle, zum Bau der Kaiserstraße führte. Die Verbindungen senkrecht zum Strome, die nach dem Brande in der von Guericke vorgeschlagenen Weise ohne Schwierigkeit hätten ausgeführt werden können, da hierfür hauptsächlich unbebautes Gelände und Gartenflächen in Anspruch genommen werden sollten, sind aber bis heute nicht zur Ausführung gelangt. Unter dem Mangel dieser Verbindungsstraßen leiden denn auch die Verkehrsverhältnisse der Stadt noch in empfindlicher Weise und werden wohl auch für alle Zeit darunter zu leiden haben, denn Gelegenheit zu so gründlicher Arbeit, wie sie zu Zeiten Guerickes leicht hätte vollbracht werden können, wird kaum wieder geboten werden.

Eine so nennenswerte Leistung aber der Guerickesche Stadtplan auch sein mag, namentlich mit Rücksicht auf die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse innerhalb des Stadtgebiets, auf die bessere Ausgestaltung des Uferverkehrs, der in der an einem so bedeutenden Strome gelegenen Stadt seit alters her von einschneidendster Bedeutung sein mußte, ging der Entwurf nicht ein. Und da war es für die Stadt Magdeburg von besonderem Vorteil, daß der Mann, der nach dem großen Unglücke von 1631 die Wiederherstellung der Stadt zu ihrer alten Blüte erst eigentlich in größerem Maßstabe in die Wege zu leiten berufen war, auch für die Fragen des Wasserverkehrs und der Ufernutzung mehr Interesse und größeres Verständnis zu besitzen schien. Es war dies der Fürst Leopold von Anhalt-Dessau, besser bekannt unter dem Namen „Der alte Dessauer“, der die Stadt von 1702 bis 1747, also durch 45 Jahre als Kgl. Gouverneur verwaltete. Er schaffte auch innerhalb der Stadt Ordnung, wenn auch nicht in so durchgreifender Weise, wie dies von Guericke in Aussicht genommen war. Von besonderem Interesse für uns sind an dieser Stelle seine Maßnahmen zur besseren Ausnutzung und Ausgestaltung der Elbufer. Er beschloß vor allem die Heranziehung der an der Stadt gelegenen Elbinsel, des großen Werders, zur Abwicklung des Umschlagverkehrs und verlegte zu diesem Zweck die seither auf dem stadtseitigen Elbkai befindlichen Holzniederlagen nach dieser Stelle. Er ließ an der Elbe ein Provianthaus mit einer Kaimauer erbauen, außerdem an Stelle eines bereits vorhandenen, aber unzulänglichen Lagerhauses ein neues massives Packhofsgebäude errichten, das in seiner, für einen reinen Nützlichkeitsbau geradezu auffallenden Monumentalität noch heute seinem ursprünglichen Zwecke dient.

Auch die aesthetische Ausbildung der Elbufer hat sich der alte Dessauer angelegen sein lassen und die einzige schöne Elbpromenade Magdeburgs, der auf einem zu Kasematten eingerichteten Unterbau hoch über der Elbe gelegene schattige Fürstenwall ist seiner Einwirkung zu verdanken.

Die fortwährende Entwicklung der Schußwaffen hatte zwar im Laufe der Jahrhunderte wiederholte Veränderungen der Befestigungswerke zur Folge gehabt, aber Erweiterungen der in die Festungsgürtel eingezwängten Städte konnten im Mittelalter nur selten, und auch dann nur in beschränktem Umfange stattfinden. Erst im Laufe des letztvergangenen Jahrhunderts ist hierin eine grundlegende Wandlung eingetreten.

Die Festungswälle gaben den befestigten Städten, wie wir gesehen haben, zwar nicht ihre charakteristische Grundrißanordnung, wohl aber ihre besondere äußere Umrahmung. Und trotzdem wurde diese lediglich aus Erwägungen der Bewehrung hervorgegangene Umrahmung, die mit den übrigen Erfordernissen an die bauliche Anlage einer Stadt in keinem Zusammenhange stand, die Grundlage der Stadterweiterungen nicht nur in sämtlichen ehemals befestigten Städten, sondern auch in fast allen andern. Der Richtung des Festungsgürtels folgend, welcher je nach Einsicht und Finanzlage der Städte ganz oder teilweise der Bebauung dauernd entzogen blieb, wurden Ringstraßen um die alte Innenstadt herumgeführt, die demgemäß bei frei im Binnenlande liegenden Städten einen geschlossenen Kreis, bei Städten an Flüssen einen vom Flußufer ausgehender und an das Flußufer wieder anschließenden Halbkreis bildeten. Auf diese Weise kamen diese Städte in den Besitz breiter Promenadenstraßen und ausgedehnter gärtnerischer Anlagen, die in so geringer Entfernung von der dicht bebauten Altstadt auf andere Weise kaum mehr zu beschaffen gewesen wären.

Mit der Zunahme der Bevölkerung erstreckte sich nun die fortschreitende Bebauung zuerst auf die nach den benachbarten Ortschaften führenden Landstraßen, welche die natürliche Veranlassung zur Bildung der städtischen Radialstraßen gegeben haben. Das zur Aufteilung des zwischen den verschiedenen Radialstraßen liegenden Geländes zu Zwecken der Bebauung erforderliche Netz von Hauptverkehrstraßen besteht sodann vielfach aus einer zur ersten Ringstraße konzentrischen zweiten Ringlinie, der in entsprechendem Abstande unter Umständen noch weitere Ringlinien folgen, und aus Diagonal- oder Schrägstraßen zur Abkürzung der Entfernungen zwischen den verschiedenen Stadtteilen und zur Erleichterung des Verkehrs in den von den Radialstraßen abweichenden Richtungen. Das Hauptverkehrsnetz fast aller neueren Stadterweiterungen besteht daher zur Zeit aus Ring-, Radial- und Schrägstraßen.

Wenn wir nun fragen, ob diese Anordnung denn wirklich diejenige ist, die den bei einer Stadterweiterung zu wahrenden Verkehrsinteressen am besten entspricht, wie dies nach den Bebauungsplänen und Stadterweiterungsentwürfen der letzten Jahrzehnte bei der Mehrzahl der Entwerfer von vornherein festgestanden zu haben scheint, so stellen sich einer bejahenden Antwort, namentlich bei Städten an schiffbaren Flüssen, gewichtige Bedenken entgegen. Wir haben gesehen, wie die Städte ursprünglich aus Ansiedlungen hervorgegangen sind, die sich hauptsächlich längs der Hauptverkehrswege und an Flüssen in einer zu den Ufern parallelen Richtung entwickelt haben und wie diese Entwicklung parallel zum Flußlaufe sich auch innerhalb der Befestigungen ununterbrochen weiter geltend gemacht hat, was namentlich durch den Stadtplan von Guericke überzeugend vor Augen geführt wird.

(Fortsetzung folgt in Heft 5.)

ZUR STADTERWEITERUNG VON STUTTGART

Von Th. Goecke, Berlin.

Nachdem ein schematisches Zonensystem bei der Gemeindeverwaltung in Stuttgart keine Gegenliebe gefunden hat und zwar sowohl aus künstlerischen, als auch aus sozialen und wirtschaftlichen Gründen, ist die weitere Bearbeitung der Stadterweiterungspläne in andere Bahnen eingelenkt. Die tiefgehende Bewegung, die sich damals der Gemüter in diesem Streite bemächtigt hatte, ist niedergeschlagen in einem Werke, in dem das Schultheißenamt alle dazu gelieferten Beiträge, die amtlichen Berichte und sachverständigen Gutachten nicht allein, sondern auch die Vorträge und Druckschriften freiwilliger Mitarbeiter vereinigt und damit dem im Städtebau Vorwärtsstrebenden eine wahre Fundgrube zur Belehrung geboten hat.

In der Einleitung dieses Werkes, die „Stuttgarter Stadterweiterung" betitelt, führt Herr Oberbürgermeister Gauß aus, daß dem Zonensystem der abstrakte Gedanke zu Grunde liege, durch eine — im Verhältnis zur Entfernung vom Stadtkerne — immer weiträumigere Bebauung einen allmählichen Übergang von der städtischen zur ländlichen Bauweise herbeizuführen. Dem damit verbundenen Schematismus bei Festsetzung bestimmter Gebäudeabstände (Bauwiche) und größter Bauhöhen sei namentlich von künstlerischer Seite widersprochen worden. Man habe gezeigt, wie einförmig eine Bebauung der Anhöhen Stuttgarts mit annährend gleich großen Häuschen in gleich großen Abständen wirken müsse, und wie nötig es sei, in dem außerordentlich abwechslungsreichen Gelände auch Gegensätze in dessen Bebauung zu schaffen. Die Verwirklichung dieses Wunsches erfordere allerdings auch örtliche Bauvorschriften, doch nur solche, die zur Erreichung eines konkreten schönen Landschafts- und Stadtbildes mit Rücksicht auf die Geländegestaltung für notwendig erklärt, nicht aber solche, die einer grauen Theorie, einem abstrakten Ideal von Weiträumigkeit zuliebe aufgestellt werden und in der Wirklichkeit ihren Zweck, der Schönheit zu dienen, verfehlen. Im übrigen seien ins Einzelne gehende Vorschriften nicht in dem Umfange wie bisher, d. h. bei fast allen Straßen außerhalb der geschlossenen Wohnviertel erforderlich, sondern nur im stark eingeschnittenen Gelände, wo ländliche Viertel und Aussichtsstraßen vorgesehen werden, während man sonst neben der Unterscheidung von Geschäfts- und Wohnstraßen im engeren Sinne das Augenmerk wesentlich auf die schöne Führung der Straßenzüge und die Anlage schöner Plätze zu richten habe. Selbstverständlich sei mit der idealsten Feststellung des Stadtplanes noch kein ideales Stadtbild geschaffen. Dieses bekomme man erst, wenn von der mit dem Stadtplane eingeräumten Baumöglichkeit der richtige Gebrauch gemacht werde. Es könne aber der Stadtplan auch so gestaltet werden, daß in dem damit gegebenen Rahmen selbst der fähigste Architekt nichts Befriedigendes herzustellen vermöge.

In diesem Punkte eignet sich der Herr Oberbürgermeister — ein Verwaltungsbeamter also, und das ist das Hochbedeutsame bei der Sache — die Ansicht von Professor Theodor Fischer an, daß teils durch das örtliche Baustatut, das mit seinen Vorschriften schon sehr ins Einzelne gehe, teils durch den jede einzelne Frage noch besonders und bis ins kleinste hinein regelnden Stadtbauplan, teils endlich durch die Tätigkeit der über das einzelne Baugesuch entscheidenden Polizeibehörden, denen durch Ortsbaustatut, wie Ortsbauplan in beträchtlichem Umfange ein freies Ermessen eingeräumt werde, der Architekt in eine ganz ungewöhnliche Abhängigkeit von allen den Instanzen geraten sei, die bei der Erlassung der Bauvorschriften und Baupläne sowie bei deren Anwendung und Ausführung mitzuwirken haben. Überall fühle der Architekt sich eingeengt, und wenn er irgendwo vom herkömmlichen Schema abweiche, so stoße er auf im Wege stehende Vorschriften und es sei ihm kaum möglich, ohne Ausnahmegesuch von der oder jener entgegenstehenden Polizeibestimmung eine Baugenehmigung zu erlangen. Nicht bloß die Fluchtlinie, sondern auch die Bauhöhe, die Haustiefe, die Dachneigung, alles sei so umschrieben und festgestellt, daß das individuelle Bedürfnis und die künstlerische Phantasie sich nur in sehr engen Grenzen zu entfalten vermöge, und das Eigenartige, einen persönlichen Charakter Tragende kaum auszuführen sei innerhalb der festgelegten Vorschriften, denen die Darstellung eines schematischen Normal- oder Durchschnittshauses zu Grunde liege und die nur für ein solches passe. Zu dieser aesthetischen Anschauung, die das Regelmäßige, Schematische und Symmetrische mit dem Schönen verwechsle, komme aber noch eine Erwägung und ein Gefühl sozialer Art; das sei die Richtung gegen das Bauunternehmertum oder wie in diesem Zusammenhange besser gesagt werde, das Bauspekulantentum. Man brauche nun keinerlei Hinneigung zu denjenigen zu haben, die den unverdienten Wertzuwachs der Grundstücke in die Tasche stecken, um einzusehen, daß man, auch wenn jene reichwerdenden Grundbesitzer dieselben wären wie die Bauunternehmer, was durchaus nicht immer der Fall sei, mit Baubeschränkungen jeder Art nicht die Bauunternehmer, sondern die Allgemeinheit treffe. Es gelte dies nach der aesthetischen Seite hin gerade so wie nach der wirtschaftlichen. Zwinge man den Unternehmer teurer zu bauen, so werde er sich das Mehr an Anlagekapital in dem Verkaufspreise des Hauses oder dem Mietspreise der einzelnen Wohnungen wieder bezahlen lassen, und er werde stets in der Lage sein, diese höheren Preise zu erlangen. Man tue also gut daran, vor der Erlassung von Bauvorschriften sich darüber zu vergewissern, ob die Allgemeinheit wirklich einen Vorteil davon habe, mögen nun die unmittelbar davon Betroffenen auf den Verkauf oder für den eigenen Bedarf bauen. Man werde sich aber bei einiger Überlegung und an der Hand der Erfahrung leicht davon überzeugen, daß das Unglück viel geringer sei, wenn der oder jener Bauende von dem ihm eingeräumten weiteren Spielraum einen verkehrten Gebrauch mache, als wenn man durch schematische Vorschriften der Befriedigung der individuellen Bedürfnisse und des individuellen Schönheitssinnes zu enge Schranken setze.

Der Herr Oberbürgermeister fährt dann wörtlich weiter fort: „Der Gedanke, es solle in der Bauweise ein allmählicher Übergang von der Stadt aufs Land angestrebt werden, hat aber überhaupt keine innere Berechtigung, wenn er auch

vielleicht auf den ersten Blick etwas Anmutendes haben mag. Die sich erweiternde Stadt bleibt auch in ihren neuen Teilen Stadt und soll einen dementsprechenden Charakter tragen. Wer will überhaupt heute im Zeitalter einer ganz außerordentlichen Städteentwicklung einer Stadt eine Grenze ziehen und sagen, bis dahin dürfe sie sich noch als Stadt fühlen und ausgestalten, weiter draußen aber habe sie den städtischen Charakter abzustreifen und allmählich aufzugehen im Lande? Liegen doch Straßen, die heute noch in der Tat den Übergang von der Stadt aufs Land darstellen, bei der raschen Ausdehnung der Stadt vielleicht schon in wenigen Jahren inmitten des eigentlichen städtischen Verkehrs und haben diesen zu vermitteln! Dann aber tragen die daran gelegenen Häuser jedenfalls nicht mehr mit Recht einen landhausartigen Charakter und die Forderung hierauf erscheint dann als die Forderung einer Unwahrheit, eines Widerspruches zwischen Zweck und Bedeutung der Straße. Wirtschaftliches Leben pulsiert nur in Straßen, wo die gewerblichen und kommerziellen Veranstaltungen gedrängt sind. Man stelle sich den Kern unserer Großstädte aus Häusern mit Abständen und Vorgärten vor. Wenn dort jetzt für unser Gefühl und unsere Bedürfnisse zu eng gebaut ist, so wäre es doch eben so unzweckmäßig, wenn solche Stadtteile mehr als nötig auseinander gezogen wären. Das wird auch kaum jemand in Abrede stellen, man bildet sich aber ein, es handle sich von jetzt an nur noch um Stadtteile, die dauernd die Peripherie der Stadt bilden und stets bloß der Befriedigung des Wohnbedürfnisses dienen werden. Das ist aber ganz grundlos. Die Neuheranziehenden treiben Gewerbe im gleichen Prozentsatz wie die jetzt schon in der Stadt Wohnenden, und wenn diese neuen Gewerbe auch teilweise die inneren Stadtteile aufsuchen werden und die dort Wohnenden verdrängen und sie veranlassen, ihre Wohnungen an der Peripherie zu suchen, so ist dies doch nur zu einem Teil der Fall, und es muß daher auch im Stadterweiterungsgebiet Gelegenheit zur Ansiedlung von Gewerbe und Handel geschaffen werden. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit der Unterscheidung von Geschäfts- und Wohnstraßen im engeren Sinne, die nicht ohne weiteres nach den gleichen Grundsätzen behandelt werden können. Für die Geschäftsstraßen, die den durchgehenden Verkehr zu vermitteln haben, ist die geschlossene Bauweise unzweifelhaft auch für Stuttgart die einzig zweckmäßige, wie sie auch in anderen Großstädten für solche Zwecke allenthalben festgehalten wird. Die Zulassung solcher Straßen ist nötig im Interesse der zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt. Es ist aber auch unökonomisch, gerade an solchen Straßen den wertvollen Vorderplatz zu vergeuden zu Abständen, die für den Verkehr ebenso hinderlich sind, als sie das gute Aussehen der Stadt und der betreffenden Straßen schädigen."

Dieser kurze Auszug mag einen Begriff geben von den allgemeinen Grundsätzen, die nunmehr in Stuttgart die leitenden sein sollen und die geradezu einen Bruch mit den bisher nicht bloß in Stuttgart betätigten Anschauungen über Stadterweiterungen und Bauordnungen bedeuten. Den Fachgenossen sei das Studium des Druckwerks eindringlich empfohlen. Was bei der Bebauung der südlichen Berglehne von der Neckarstraße und der Hauptstätter Straße aufsteigend bis zum Kanonenwege und zur Olgastraße sowie an den Berghängen im Norden bis zur Jäger- und der Rosenbergstraße usw. gegen den Geist der Städtebaukunst gesündigt worden ist, kann allerdings nicht wieder gut gemacht werden. Professor Theodor Fischer hat in einem Vortrage „Stadterweiterungsfragen mit besonderer Rücksicht auf Stuttgart", der im Druck mit 32 Abbildungen in der Deutschen Verlagsanstalt zu Stuttgart 1903 erschienen ist und auf dessen geistvolle Ausführungen an dieser Stelle noch besonders aufmerksam gemacht wird, den Weinbergsweg vor und nach dem Ausbaue der Straße, die Sonnenbergstraße und den früheren Sonnenbergweg, die Karlshöhe in der Nüchternheit gleichmäßiger Bebauung und demgegenüber mit idealer Bekrönung durch ein öffentliches Gebäude usw. in Bildern vorgeführt, die in äußerst anschaulicher Weise darstellen, wie wenig Rücksicht auf die natürlichen Verhältnisse bei der Anlage der Straßen genommen worden, und wie auch nicht ein Hauch der früheren Poesie auf die neuen Straßenanlagen übergegangen ist.

Doch darüber hinaus ist noch freies Feld zur Betätigung künstlerischer Auffassung, wenn auch manche bereits festgestellte Fluchtlinie wieder abgeändert oder ausgemerzt werden muß. Durchweg handelt es sich hier um städtische Bebauung auf Berghöhen. Das Stuttgarter Tal ist nach Südwesten geöffnet und die Hauptwindrichtung geht ebenfalls dahin, wie in einem dem obengenannten Werke angehängten hygienischen Gutachten ausgeführt wird. Frische Luft wird von oben her über die Häuser an den Berghängen hinweg der Stadt zugeführt, indem der Luftstrom sich in Wogen und Wirbeln in die Tiefen des Tales, in die Straßen und Höfe einsenkt. Bei dieser Art der Luftbewegung können Gebäude, seien es frei- oder in der Reihe stehende, die Luftzufuhr niemals abschneiden und darum kann auch hier nach Bedarf eine geschlossene Bebauung unbedenklich zugelassen werden.

Von den nunmehr durchgedrungenen Anschauungen sollen im folgenden einige Teilpläne Kunde geben, die Herr Oberbürgermeister Gauß mir in zuvorkommendster Weise zur Veröffentlichung überlassen hat.

Vorangestellt sei zu diesem Zwecke eine Abbildung — siehe Tafel 28, Abbildung a des in Dresden auf der Städteausstellung gewesenen Modells — der Gesamt-Stadtlage mit den geplanten Erweiterungen, die sich den natürlich gegebenen Verhältnissen auf das beste anpassen. Als der interessanteste der Pläne ist mir der von Professor Th. Fischer aufgestellte, für das im Westen der Stadt gelegene Gelände, das sich rechts von der Silberstraße und Bergstraße, und zwar von der Forststraße als der unteren Grenze bis zur Gäubahn hin erstreckt, etwa von der Höhenkurve 280 bis 336 bez. von 292 bis 346 also um rund 55 m ansteigend, interessant nicht allein an sich wegen seiner meisterhaften Straßenführungen, sondern auch wegen seiner Entstehungsgeschichte, die für die Entwicklung des modernen Städtebaues ein ausgezeichnetes Beispiel bietet. Die Pläne auf den Tafeln 26, 27 u. 28 spiegeln die hauptsächlichsten Phasen dieser Entwicklung wieder bis zum gegenwärtigen Stande der Städtebaukunst. Auf Tafel 26/27 Abbildung a ist der festgestellte Plan aus den Jahren 1860 bis 1870 dargestellt, das ein nur von der Schwabstraße schief durchsetztes Rechtecknetz über das ansteigende Gelände gebreitet hat. Auf einen kreisrunden Platz sollten einige Diagonalstraßen zusammenlaufen, im ganzen vier Straßenzüge und zwei Straßenstumpfe, die an der steilen Berghöhe einfach aufhörten, wie in Verlegenheit darüber, was nun wohl weiter geschehen solle. Nach diesem Schema, das keine Rücksicht auf vorhandene Weggrenzen und Steigungen nahm,

ist ein großer Teil der Stadt bereits ausgebaut — der Plan steht durchaus im Zeichen des Schachbretts.

Der noch nicht bebaute Teil hat dann doch zu Bedenken Anlaß geboten, so daß im Jahre 1896 ein neuer Plan vom städtischen Tiefbauamt ausgearbeitet wurde, siehe Tafel 26/27 Abbildung b. An die Stelle des runden Platzes ist ein viereckiger und zwar über Eck gestellter getreten, in einer Breite von 21 m bis zur Dillmannstraße, deren früher vorgesehene Krümmung einer starren Geraden hat Platz machen müssen. Die von dem Platze ausgehenden Straßenstümpfe konnten immer noch nicht den Berg herauf. Ein rechteckiger Platz mit abgestumpften Ecken ist dann in den Zug der Johannesstraße zwischen Kornberg- und Kantstraße neu eingeschoben, und zwar mit Öffnungen nach 6 Straßen hin — ein Platz, der mit seiner Längsaxe bei rund 90 m Länge um etwa 12 m ansteigt. Die Schwabstraße ist von der Rosenbergstraße an zu diesem Platz hinübergeschwenkt, so daß mit entsetzlicher Überschneidung von fünf Straßen (Taubenstr., Sennefelderstraße u. s. w.) lauter dreieckige Baublocks mit unbegründeten Diagonalen sich bildeten. — Der Plan steht im Zeichen der Straßen-Geometrie.

Diesen Plan hat nun eine Künstlerkommission im Jahre 1901 zu verbessern gesucht — s. Tafel 26/27, Abbildung c — indem sie aus der Kantstraße—Gutbrodtstraße einen einheitlichen Straßenzug herstellte und ihn mehr der Oberfläche anschmiegend annähernd parallel zur Schwabstraße führte. Hierdurch wurden eine Anzahl dreieckiger Blocks wieder in rechtwinklige umgewandelt. Auch die Platzform an der Johannesstraße wurde verbessert; der viereckige Platz rechts davon verschwand wieder zu Gunsten einer halbkreisförmigen Ausbuchtung, wodurch große Platzwandungen entstanden. — Im ganzen ein erheblicher Fortschritt, aber doch mehr eine akademische Lösung.

Damit vergleiche man nun den von Professor Theodor Fischer aufgestellten Entwurf von 1902 — Tafel 28, Abbildung b. Die Straßen schneiden nahezu senkrecht die Parzellen, bilden gut bebaubare Blöcke. Der früher an allen Seiten offene Platz am Ende der Johannesstraße hat geschlossene Wandungen; der Platz rechts davon ist auf eine platzartige Erweiterung der diagonal einfallenden Hegelstraße beschränkt. Weiterhin folgen die neuen Straßen der natürlichen Geländegestaltung. In jedem Block ist die zulässige Höhe der Bebauung angegeben und dabei sorgfältig unterschieden, wo geschlossene Bebauung und wo die Einhaltung der Abstände zweckmäßig erscheint. Alles in allem ein Bild himmelweit verschieden von dem ersten Plane 1860 bis 1870. Dieser Plan ist von den beiden bürgerlichen Kollegien nach jahrelangem heftigen Kampfe angenommen worden, in dem der Vorwurf eine wesentliche Rolle gespielt hat, mit dem Entwurf sei in schrullenhafter Vorliebe für mittelalterliche Gebilde alles auf den Kopf gestellt, was bisher für geordnet, schön und zweckmäßig gegolten habe.

In demselben Sinne sind auch noch zwei andere Stadterweiterungsgebiete am Kriegsberge und im Süden „Lehen" genannt, neu bearbeitet worden — vergl. Tafel 33/34 — bessernd, wo noch zu bessern war, neu gestaltend, dem Gelände folgend, an steilen Hängen mit Panoramastraßen, für deren Anbauung eine Baugrenze festgesetzt ist, so daß die steilsten Höhen unbebaut bleiben. Schön ist namentlich die Straße II am Kriegsberge geraten, als Serpentine, unten streckenweise als Panoramastraße, oben in Zweiteilung, um den Hauptzug in gleichmäßiger Steigung durchzuführen und vom höher steigenden Nebenzuge aus (IIb) den Zugang zur Anbauung zu vermitteln. Straße III ist streckenweise ebenfalls als Panoramastraße, dann wieder an beiden Seiten zur Anbauung je nach den Berglagen gestaltet worden.

Wie sich übrigens durch geschickte Aufstellung und Gruppierung eines öffentlichen Gebäudes noch ein verpfuschter Bebauungsplan verbessern läßt, zeigt Tafel 35 nebst dem zugehörigen Lageplane im Text. Über dem steilen, um rd. 18 m von der Südostseite der Alexanderstraße nach dem Sonnenberge hin ansteigenden Berghange erstreckt sich eine bebaubare Fläche an der Danneckerstraße gegenüber den Einmündungen der Stitzenburg- und der Schickstraße, gerade groß genug, um mit Hilfe einer Futtermauer einer Kirche Platz zu bieten, deren Westfront sich mit einer Laube nach dem Tal hin öffnet, während der nach Osten gerichtete Chor in den Bürgersteig der Danneckerstraße vorspringt. Der Turm erhebt sich an der höchsten Stelle der Baugruppe an der südöstlichen Ecke, und an der Nordseite legt sich ein terrassierter Vorplatz vor, der neben der durch scharfe Spitzwinkel zerrissenen Straßenvermittlung einen Ruhepunkt mit malerischem Ausblick auf die tieferliegende Stadt bildet und von dem aus sich mittels Treppen unterhalb der Futtermauer ein Fußweg zur Alexanderstraße herabsenkt.

(Die hierauf sich beziehenden Tafeln 33/34 und 35 werden der nächsten Nummer beigegeben.)

UNGESUNDE ALTERTÜMELEI IM STÄDTEBAU

Von Dr. Paul Weber, Jena.

Eine Reihe prächtig ausgestatteter Mappen aus dem deutschen Architektur-Verlage in Leipzig liegt vor mir. Sie enthalten mehrere Hundert Wiedergaben von Entwürfen für altertümlich gedachte Fassaden in einzelnen deutschen Städten, „neu entworfen im Sinne der Alten". Architekten und Hausbesitzer sollen diese Entwürfe als Vorbilder benutzen, wenn es gilt innerhalb der Straßen der Altstadt einen Neubau zu errichten. Der „historische Charakter" der betreffenden Städte, die „malerische Erscheinung" der alten Straßenzüge soll auf diese Weise erhalten werden, die Neubauten sollen nicht gar zu sehr aus dem Rahmen des Ganzen herausfallen und das bisher einheitliche Bild zerreißen.

In Lübeck, das wohl voranging, war es der „Verein der Kunstfreunde", welcher das Preis-Ausschreiben zur Erlangung geeigneter altertümlicher Fassadenentwürfe erließ, in Köln die Stadt selbst, in Hildesheim der „Verein zur Erhaltung der Kunstdenkmäler", in Bremen der Verein „Lüder von Bentheim", in anderen Städten ähnliche Körperschaften und Behörden. Denn das Beispiel fand Nachahmung. Soviel mir bekannt, haben sich Danzig, Hannover, Trier, Frankfurt a. M., Magdeburg, Rothenburg o. d. Tauber angeschlossen. Hoffentlich wird die Reihe der Städte, die auf diesem Wege die Erhaltung ihres altertümlichen Stadtbildes anstreben, nicht gar zu lang. Denn so verständlich der Gedanke ist, aus welchem diese Preisausschreiben her-

vorgingen, so lobenswert die Absicht, — der Erfolg, wie er sich bisher anzulassen scheint, wird gewiß nicht auf die Dauer befriedigen. Über kurz oder lang muß die Erkenntnis sich Bahn brechen, daß dieser Weg nur in ganz seltenen Fällen zu dem erwünschten Ziele führt. Das zeigen jene prächtig ausgestatteten Vorlagenmappen nur zu deutlich.

Beim Durchblättern dieser hunderte von oft unbestreitbar reizvollen Entwürfen, in denen so viel fleißiges Altertumsstudium einer ganzen Schar deutscher Baumeister steckt, überfällt den Nicht-Romantiker ein gelindes Gruseln. Er sieht, daß es zwar nicht allzu schwer ist, aus dem reichen Formenschatze der Vergangenheit einiges Hübsche auszuwählen und damit eine neue Fassade auszustaffieren, sodaß sie beinahe, vielleicht sogar ganz genau aussieht, wie eine alte, aber wie wenige unter diesen Hunderten von Entwürfen bringen etwas wirklich Neues im Geiste des Alten! Und das allein dürfte doch nur das Erstrebenswerte sein. Gerade daß bei diesen Preisausschreiben so viel Entwürfe eingegangen sind, die nichts recht Altes und nichts recht Neues darstellen, sondern ein mehr oder weniger willkürliches, oft recht unorganisches Gemisch aus beiden, und zweitens die Tatsache, daß gerade derartige Entwürfe in Menge von den Preisrichtern angekauft und zur Vervielfältigung ausgewählt worden sind, zeigt, daß das an sich so löbliche Ziel, die heimische historische Bauweise neu zu beleben und fortzusetzen, noch nicht von der richtigen Seite her erfaßt worden ist. Noch bedenklicher ist es, daß diese Vorlagenwerke nicht nur in den betreffenden Städten, für welche die Preisausschreiben erfolgten, nun sozusagen offizielle Giltigkeit für Neubauten in der Altstadt und oft auch in den neuen Stadtteilen erlangt haben, sondern daß die Baugewerkschulen allenthalben sich mit wahrem Heißhunger auf diese bequem zubereitete Kost gestürzt haben, die es auch dem unbegabtesten Mauermeister ermöglicht, ohne eigenes Nachdenken etwas zu schaffen, was offiziell als „hübsch“ gilt und noch obendrein aussieht, als wäre es alt oder beinahe alt. Welcher Ruhm für den Mauermeister!

Durch die fleißige Benutzung dieser Vorlagenwerke, wie sie der heranwachsenden Generation der Baubeflissenen in ihren Fachschulen besonders anempfohlen wird, wird nun diese Generation in Bahnen geleitet, welche der Entwickelung eines gesunden neuen eigenen Stiles stracks zuwiderlaufen. Auch insofern können diese Preisausschreiben, so gut gemeint sie waren, geradezu verhängnisvoll wirken. Nicht dadurch setzen wir die gute alte Überlieferung fort, daß wir Erkerchen, Türmchen, Dachbauten, Zinnen da und dort ansetzen, auch wo sie überflüssig und sachlich nicht berechtigt sind, oder daß wir hohe, schmale Giebel auftürmen, die doch ihre innere Berechtigung nur in einer Zeit hatten, als ausgedehnte Speicherräume über den Wohngeschossen eine Notwendigkeit waren, sondern dadurch, daß wir aus dem Material heraus die Zierformen gestalten, wie das die alte Zeit tat, und daß wir von innen nach außen bauen, Fassade und Form des Hauses nach der Anordnung der Räume gliedern, Zweck und Aufgabe des Baues außen erkennen lassen, mit einem Worte: die Wahrheit anstreben. Jedes Haus soll klar und offen sagen, was es soll und will und je nachdem auch aus welchem Material es besteht. Darin beruht der große Reiz alter Städtebilder, nicht darin, daß alle Gebäude mit ähnlichen Schmuckformen verziert und der gleichen Stilart angenähert sind. Wie viele von ihnen sind ganz schlicht, ohne alle Zierformen, und wirken doch so harmonisch im Gesamtbilde! Ja solche einfache, ganz anspruchslose Bauten sind geradezu eine Notwendigkeit im Straßenbilde, um dem Auge und der Phantasie Ruhepunkte zu gewähren. Sie verhelfen den einzelnen wertvolleren Nachbarbauten erst zur rechten Wirkung. Legen wir aber, wie es durch diese Preisausschreiben unmittelbar veranlaßt und dem entwerfenden Baumeister nahe gelegt wird, den entscheidenden Wert auf die alten Zierformen, die um des altertümlichen und malerischen Eindrucks willen auch sinnwidrig angewandt werden dürfen, so führt das zu ungesunder Altertümelei, wir erziehen unsere Architektur zur Unwahrheit oder vielmehr: wir erhalten sie darin. Denn seit einem halben Jahrhundert schon quält sie sich mit der Wiederholung vergangener Stilarten ab, nur daß sie darin immer raffinierter geworden ist.

Die Gefahr wird verstärkt durch die Baubestimmungen einiger der oben genannten Städte. Für mein Empfinden geht es entschieden zu weit, wenn das Hildesheimer Baustatut vom 17. Juni 1899 ausdrücklich vorschreibt: „Bei Neu- und Umbauten in bestimmten Straßenzügen der Altstadt dürfen nur Bauformen angewandt werden, die sich an die deutschen Stilarten bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts anschließen.“ Eine solche Verordnung ist aus der Stimmung unserer immer noch etwas romantischen Zeit und aus dem Streben nach malerischer Wirkung wohl zu verstehen, aber sie ist kurzsichtig. In Nürnberg besteht, wie allbekannt, schon seit einem Menschenalter ein ähnliches Gesetz. Hier läßt sich der Erfolg dieser Bauordnung beobachten: Alle Häuser der Altstadt sind im Alt-Nürnberger Stile gehalten. Und das praktische Ergebnis? Daß kein Mensch mehr unterscheiden kann, was nun wirklich alt und was nachgeahmt alt ist. Unsere Zeit hat das Nachmachen des Alten gar zu gut gelernt. Malerisch und scheinbar altertümlich ist das Straßenbild, aber unwahr. Es wird, je mehr infolge der Verwitterung und des Rußes die neuen und die alten Bauten sich ähnlich werden, zu zahllosen geschichtlichen Irrtümern Anlaß geben. Und die wirklich alten Gebäude verlieren dadurch an Wert: man wird beim Durchwandern der Straßen mißtrauisch gegen die alten Zeugen, da so viele falsche „gemacht alte“ dazwischen stehen. Was ist noch echt, was nicht? Diese Frage wird selbst dem Fachmanne mit jedem Jahre schwieriger. Jede Zeit hat ihre eigene Formensprache gehabt, herausgebildet aus ihren praktischen Bedürfnißen und aus ihrer instinktiven Geschmacksrichtung. Wenn wir von der Gegenwart aus in übertriebenem geschichtlichem Interesse die altertümlichen Formen, die nur für jene Zeiten Sinn und Berechtigung hatten, wieder hervorsuchen um damit unsere Neubauten zu kostümieren, so handeln wir nicht in instinktivem Geschmack, sondern aus unklarer Romantik, wir tun nichts anderes, als wenn wir zum Maskenball gehen, uns eine Allonge-Perrücke aufsetzen und Kniehosen anziehen. Aber um zwecklose Altertümelei zu treiben, dazu ist unsere Zeit doch zu groß und zu ernst und sind die Aufgaben der Stadtverwaltungen zu vielseitig und verantwortungsvoll.

Die Dresdner Städte-Ausstellung des vergangenen Sommers hat viel lehrreiches Material für die Bestätigung dieser eben entwickelten Anschauung, die zwar in schroffem Gegensatze steht zu einer sehr weit verbreiteten Anschauung

gerade in den Kreisen, die in unseren großen Städten vielfach den Ton angeben, die aber doch offen ausgesprochen und oft wiederholt werden muß, wenn einer drohenden Gefahr rechtzeitig Einhalt geboten werden soll. Die gesuchte Altertümelei breitet sich erschreckend schnell aus. Und in denjenigen deutschen Städten, in welchen jene wohlgemeinten antiquarischen Bestrebungen schon tiefer in die Praxis eingedrungen sind, kommt man aus dem Ärger nicht mehr heraus. Da bewundert man z. B. ein schönes altes Fachwerkhaus mit seinen biederben alten „originellen" Sprüchen und Schnitzereien, — und plötzlich geht die Erkenntnis auf, daß man einen Wechselbalg vor sich hat! Und vollends diese Talmi-Renaissancebauten, die so täuschend nachgebildet sind! Sie heucheln mit treuherzigster Miene eine Entstehungszeit und Zweckbedürfnisse vor, die bei der Erbauung tatsächlich nicht vorhanden waren, mithin auch nicht maßgebend hätten sein dürfen. Die Devise solcher Bauten lautet: Wir möchten wohl gern für alte Herren aus dem 15. oder 16. oder 17. Jahrhundert gehalten werden, aber in Wirklichkeit sind wir gar nicht so bejahrt. Es ist zum Totlachen, daß du darauf hereingefallen bist! Sieh' uns nur genau ins Gesicht: Wir haben bloß des Großvaters alten Hut aufgesetzt und uns alt geschminkt! Wir tun nur so, als wären wir ein alter Edelhof oder das Stammhaus einer Patrizierfamilie, aber in Wirklichkeit schuf uns das 20. Jahrhundert. Man verkauft in unserm Erdgeschoß Schnittwaren, im Mittelgeschoß ist Warenlager und im hochragenden Giebel, der einen altdeutschen Warenspeicher andeuten soll, wohnen kasernierte Mietsleute, — und wie unbequem noch dazu! Ja, das ist allerdings zum Totlachen — setze ich traurig hinzu und gehe weiter.

Diese heuchlerische Altertümelei haftet unserer Bauweise schon viel zu lange an, man soll sie nicht noch künstlich durch Preisausschreiben züchten. Das ist keine sachgemäße Weiterbildung der „heimischen Bauweise", daß wir ihr bloß abgucken, „wie sie sich räuspert und wie sie spuckt". Wie soll denn der ersehnte neue Stil zu Kraft und Leben kommen, wenn die Architektur immer weiter in steifem historischen Schnürleib und engen spanischen Stiefeln daherwandeln muß? Wir müssen endlich den Mut gewinnen, ehrlich aus den Bedürfnissen des 20. Jahrhunderts heraus zu gestalten, müssen lernen, die praktischen Anforderungen unserer Zeit in künstlerische Form zu bringen. Das haben frühere Zeiten gekonnt und instinktiv das richtige getroffen, deshalb bewundern wir sie. Diese Sicherheit müssen wir auch lernen, dann können sich unsere Neubauten getrost zwischen den besten alten sehen lassen, ohne daß sie jene nachzuäffen brauchen. Aber dazu gehört eben, daß wir nicht immer rückwärts schauen, sondern vorwärts. Darauf sollten die Preisausschreiben ihre Hauptabsicht richten, wenn sie dauernd segensreich wirken wollen. Gerade in den Städten, welche reich an schönen alten Bauten sind, sollte dies das Absehen sein, die durch die Bedürfnisse der Gegenwart ja leider immer häufiger entstehenden Lücken des alten Bestandes nicht durch Nachahmungen zu ersetzen, sondern durch echte frische Kinder des 20. Jahrhunderts, die doch zeigen, daß sie dem heimischen Boden entstammen und sich willig ihrer ehrwürdigen Umgebung einfügen. Die alten Städtebilder sind gerade deshalb so wertvoll und interessant, weil jedes Haus ehrlich sagt, aus welcher Zeit es stammt. Soll das 19. und 20. Jahrhundert ewig dazu verdammt sein, nicht sagen zu dürfen, daß es auch einmal dagewesen ist? Wir müssen uns dies Versteckspielen abgewöhnen.

Um es kurz auszudrücken: Durch diese das Alte täuschend nachahmenden Neubauten wird ein altes Stadtbild nicht erhalten, sondern verdorben. „Was vergangen kehrt nicht wieder", höchstens auf der Bühne oder in „historischen Aufzügen". Aber freilich, das sachgemäße Neugestalten im Geiste des Alten, das selbständige Weiterbilden der heimischen Bauweise, wie wir es von Herzen für unsere alten schönen Städte wünschen, ist für unsere gährende Übergangszeit mit ihrer Unsicherheit des Geschmacks eine schwierige Aufgabe, wie es scheint. Denn merkwürdig selten wird sie glücklich gelöst. Solange dies noch so selten gelingt, darf billig Eines gefordert werden: Daß die neuen Bauten in der unmittelbaren Nachbarschaft bedeutender alter Bauwerke oder innerhalb eines malerischen alten Straßenzuges ganz bescheiden auftreten. In dieser Forderung liegt nichts unbilliges, solange die alten Bauten den jungen Eindringling an Adel und Schönheit so weit überragen, wie es jetzt doch vielfach noch der Fall ist. Weder durch übermäßige Höhe, noch durch auffallendes Material und auffallende Formen dürften die Neubauten sich vordrängen oder das ehrwürdige Alte durch noch größere Altertümlichkeit zu überschreien suchen. Zu dieser Bescheidenheit muß die neue Bautätigkeit in den Straßen malerischer Altstädte erzogen, je nachdem auch gezwungen werden. Als Vorbild für Zwangsmaßregeln nach dieser Richtung, die hoffentlich in der nächsten Generation schon nicht mehr nötig sein werden, ist die neue Bauordnung der Stadt Augsburg zu empfehlen. Sie schreibt für Um- und Neubauten in den Stadtteilen, die innerhalb der ehemaligen Stadtumwallung liegen, vor: „Veränderungen, auch im Innern, der Bauten von geschichtlicher, kunstgeschichtlicher oder architektonischer Bedeutung müssen vor Beginn der Arbeiten angezeigt werden. Bei Umbauten oder Veränderungen derartiger Bauwerke ist ihrer Eigenart Rechnung zu tragen: dasselbe gilt von Um- und Neubauten in der Umgebung solcher Bauwerke. Insbesondere kann die Herstellung von Backsteinrohbauten oder von Bauten aus gemischtem Mauerwerk von greller Farbenwirkung und die Errichtung von flachen oder Mansarddächern [warum auch diese?] in der Nähe dieser Bauwerke verboten werden." Auch auf die künstlerische Ausbildung der Neubauten in den Baugebieten mit offener Bauweise erstrecken sich die neuen Augsburger Vorschriften. Vor allem ist aber die Bestimmung mit großer Freude zu begrüßen, daß von der Baupolizei bei Gebäuden in schlechtem, die Straßen verunzierendem Zustande eine entsprechende Herstellung angeordnet werden kann. „Unschöne Reklameschilder und Aufschriften, häßliche Bemalungen usw., sowie Anlagen,welche die Straßen verunstalten, sind innerhalb einer vom Magistrat festzusetzenden Frist auf Verlangen zu beseitigen."

Das sind sehr verständige Vorschriften, die gewiß, wenn sie richtig gehandhabt werden, für das Aussehen der Stadt viel segensreicher wirken, als etwa die Bestimmung, daß Neubauten nur in altertümlichen Stilen erstellt werden dürfen. Einer späteren Zeit wird es zwar als kein sonderlicher Ruhmestitel für unsere Zeit erscheinen, daß derartige obrigkeitliche Bestimmungen in unseren Tagen überhaupt nötig waren, aber das darf uns nicht hindern, derartige

Bestimmungen zur Zeit möglichst für alle wertvolleren alten Städte zu erstreben. Freilich muß dann auch für die sachgemäße, taktvolle aber dabei energische Durchführung dieser Bestimmungen gesorgt werden, und das werden nicht in allen Fällen die jeweiligen Baubeamten des betreffenden Gemeinwesens neben ihren vielen anderen Pflichten mit erledigen können, noch weniger der Gemeinderat oder das Stadtverordnetenkollegium, sondern dazu ist ein städtischer Kunstbeirat nötig, bestehend etwa aus einem in der Ortsgeschichte Bewanderten, aus dem Stadtbaumeister als Beisitzer und vor allem aus einigen Leuten, die künstlerischen Geschmack, gesunden Menschenverstand und unabhängiges Urteil besitzen und außerdem etwas von der Welt gesehen haben.*)

*) Ich greife damit zurück auf einen Vorschlag, den ich schon vor einiger Zeit an anderer Stelle gemacht habe, nämlich in dem Vortrage: „Was können die Stadtverwaltungen für die Erhaltung des historischen Charakters ihrer Städte tun?“ Sonderabdruck aus dem Protokoll der Generalversammlung des Thüringer Städtetages, Jena, Frommann's Verlag, 1902. Ich habe mich im Vorstehenden vielfach an die dort von mir gegebenen Ausführungen angelehnt.

Die künstlerische Bildung schreitet ja, dank der lebhaften Bewegung für derartige Fragen in Schule und Haus gegenwärtig so schnell vorwärts, daß bald auch in kleinen Orten geeignete Persönlichkeiten für derartige Aufgaben zu finden sein werden. Wo dies nicht der Fall ist, könnte sich der Ort ja durch Hinzuwahl auswärtiger Sachverständiger behelfen, wie das z. B. der Verein für die Pflege Alt-Rothenburgs getan hat. Jedenfalls müßte es für derartige Fragen ein Sachverständigen-Kollegium mit Machtbefugnis geben. Die vielgerühmte Selbstverwaltung der Städte zeitigt, wie auf so vielen Gebieten, so auch auf dem der künstlerischen Fragen für die alten und noch mehr für die neuen Stadtteile sehr unerfreuliche Früchte. Möge dieser Zeitschrift recht viel nach dieser Richtung hin zu wirken beschieden sein! Nicht Altertümelei, sondern gesundes frisches Leben, das bescheiden vom guten Alten lernt und Pietät für das historisch Gewordene im Herzen trägt, aber nicht dadurch die Großväter zu ehren glaubt, daß es sich selber anzieht, wie die Großväter.

Jena, im Januar 1904.

RÜCKBLICKE AUF DIE DEUTSCHE STÄDTE-AUSSTELLUNG IN DRESDEN (Fortsetzung aus Heft 3)

Von Theodor Goecke, Berlin.

Nächst der Stellung öffentlicher Gebäude an Plätzen und platzartigen Straßenerweiterungen ist die Bebauungsart der Häuserblocks von Bedeutung für das Stadtbild. Gegenwärtig ist der Bauwich hygienische Mode. Ich habe früher auch einmal zur Öffnung eng umbauter Höfe Bauwiche vorgeschlagen, also bei dichter Bebauung auf tiefen Grundstücken. — Da gab es noch nicht den Begriff der Hofgemeinschaft, die jetzt die Zusammenlegung benachbarter Höfe ermöglicht, um weitere Lufträume zu schaffen. Diese Lösung scheint mir die bessere, wenn der Baublock sich nicht mehr durch Zwischenstraßen aufteilen läßt oder keine hufeisenförmige Bebauung der einzelnen Grundstücke gestattet. Nur in besonderen Fällen wird also der Bauwich für städtische Bebauung in Frage zu kommen haben. Wie bekannt, hat man sich in Stuttgart kräftig gegen die Beibehaltung des hergebrachten Bauwiches gewehrt, und zwar auch da, wo weiträumigere Bebauung gefordert wird. Bei flachen Grundstücken kann man ja darüber im Zweifel sein — der Doppelhausbau, wie in Frankfurt a. M., hat doch auch gewisse Vorzüge! Anders liegt es jedoch in diesem Falle bei tiefen Grundstücken. Wie ein von der Vereinigung Berliner Architekten vor kurzem veranstalteter Wettbewerb für die Bebauung des Geländes Neu-Westend bei Charlottenburg gezeigt hat, führt die Forderung eines Bauwiches geradezu zu einer tief reichenden Bebauung, so daß, zumal wenn noch Vorgärten vorgeschrieben sind, im Blockinnern keine Fläche mehr frei bleibt, die man Hof oder Garten nennen könnte. Der Baublock erscheint dann wie zerhackt, und seine Einschnitte bilden längs- und quergehende Luftgassen, die von allen Seiten den Wind hereinlassen, genau so wie beim Schachbrett-System die Straßen als zugig verschrieen sind. Und das soll gesund sein? Dem könnte ja der Bebauungsplan durch weniger breite Blocks entgegen wirken; aber die zulässige Überbauung mit fünf Geschossen würde dann wieder zu viel Straßen erfordern.

Interessant war deshalb das von der Stadt Mannheim ausgestellte Modell — s. Abbildung auf Tafel 29 — der Bebauung eines mäßig breiten Blockes in Zone III, an dem die Vorgärten fortgelassen sind. Im Innern eines solchen Blockes kann sich noch ein zusammenhängender Luftraum bilden, der allerdings infolge der Einschnitte oder Bauwiche von beiden Seiten her immer noch keinen gemütlichen Aufenthalt gewähren wird. Um die Vorzüge dieser Bebauungsart hell ins Licht zu setzen, ist man auf den Gedanken gekommen, das Modell mit Fantasiehäusern auszustaffieren und dem gegenüber ein zweites Modell mit der Wirklichkeit nachgebildeten Häusern in der früher giltigen Bebauungsart zu stellen — siehe Abbildung im Text.

Das war nach zwei Seiten hin ungerecht, erstens weil die Architektur der vorhandenen Häuser in der Tat eine minderwertige gegenüber den frei erdachten ist und zweitens, weil bei Forderung derselben Freifläche sich auch in der früher zulässigen geschlossenen Bebauungsart die Verbauung der Höfe wohl hätte vermeiden lassen. Während nach der alten Bauordnung vier Geschosse und eine Mansarde hoch an 15 Meter breiten Straßen gebaut werden durfte, sind nach der neuen Bauordnung nur drei Geschosse und eine Mansarde an 12 Meter breiten Straßen zulässig. Unter diesen Umständen fragt es sich doch, ob man nicht auf die weitere Einschränkung durch die Vorschrift von Bauwichen verzichten und die dritte Möglichkeit, nämlich die geschlossene Randbebauung mit innerem zusammenhängenden Luftraum als die gesundheitlich und künstlerisch bessere Lösung hätte wählen sollen, wenn es ausgeschlossen war, die Bauhöhe noch weiter zu ermäßigen und dabei wieder eine größere Baufläche zuzulassen. Damit würde

Zulässige Bauweise nach der Bauordnung von 1902.

auch das Privateigentum mehr geschont. Freilich bliebe dann noch immer die durchlaufende Horizontale der Hauptgesimse; aber auch der Satz, daß die Bauhöhe gleich der Straßenbreite sein muß, ein aus gesundheitlichen Gründen gewählter Maßstab, bedarf noch der Nachprüfung — für Einfamilienhäuser ist er jedenfalls bedeutungslos.

Erfrischend wirken immer die an Wasserläufen entlang führenden Straßen, womit aber nicht gesagt sein soll, daß diese nun endlos lang durchgeführt werden müßten — ein Wechsel tut auch hier gut. In Düsseldorf ist nach langjähriger Arbeit die Rheinwerft mit großen Opfern höher gelegt worden, um die Ufer hochwasserfrei zu erhalten und den verwahrlosten Rheinstadtteil zu verbessern. An der ganzen Rheinfront entlang zieht sich jetzt eine große Promenade, die von einigen Warte- und Erfrischungshallen an den Anlegeplätzen der Dampfschiffe willkommen unterbrochen wird und an anderen Stellen von tiefer liegenden Uferstraßen begleitet wird, für deren Anlage der Wasserverkehr mit seinen Umladebedürfnissen maßgebend war. Ein schönes Beispiel einer derartigen Uferbehandlung hat nun Würzburg — s. Abb. auf Tafel 30 — mit seiner Hochkaianlage am Main gegeben, die den Schutz der Stadt in einer Gesamtlänge von 2,7 km (von der Luitpoldbrücke bis zur Heidingsfelder Straße) vor den öfters wiederkehrenden Hochwässern, sowie die Aufschließung neuer Baugelände durch Beseitigung der Überschwemmungsgefahr bezweckt. Die erste dieser auch im gesundheitlichen Sinne bedeutsamen Anlage ist von der Ludwigsbrücke bis zur Sonnenstraße im vergangenen Jahre vollendet und gereicht besonders dem Stadtteile „Sanderau" zum Schutze.

Das Hochkai wird gebildet von einem 2—3 m hohen Erddamme, der mit Futtermauern nebst einer geschlossenen Steinbrüstung gegen den Fluß gesichert ist. Die Futtermauer besteht aus halbkreisförmigen, 5 m weit gespannten Bögen auf Mauerpfeilern, die auf den Felsboden aufsetzen. Am Kai entlang ist eine 10 Meter breite mit einer Doppelbaumreihe bepflanzte Promenade geschaffen, deren Brüstung aber nach dem Main hin so weit vorgeschoben ist, daß noch eine Wegbreite vor der vorderen Baumreihe verbleibt, um unbeirrt durch die Bäume einen freien Ausblick auf das Wasser zu gewähren. In diesem Punkte wird oft gefehlt, indem man die Baumreihe bis dicht an die Brüstung heranrückt. Die Promenade begleitet dann eine 12 Meter breite Fahrbahn mit Reitweg, die wieder ein 3 Meter breiter Bürgersteig von der Anbauung trennt. Dem Hochkai ist ein auf dem gewachsenen Felsen gegründetes Tiefkai vorgelagert, das die bereits unter der Ludwigsbrücke vorhanden gewesene Uferstraße fortsetzt, deren Breite bei dieser Brücke bis zu 34 m, Mainaufwärts zwischen 15 und 18 m schwankt. Die Tiefkaifläche ist durch Pflasterung auf Steinpackung gegen Überflutung gesichert.

Zur Erleichterung des Fußverkehrs vom Hoch- zum Tiefkai dienen vor den Einmündungen der Blumen- und der Sonnenstraße bequeme 2,3 m breite Treppenabgänge, die zur Vermeidung eines Staues bei Hochwasser hinter die Flucht der Futtermauer gelegt wurden. Damit sind unterirdische Abortanlagen und Aufbewahrungsräume für Geräte usw. verbunden.

Den Fahrverkehr zum Tiefkai vermittelt an der Ludwigsbrücke bezw. an der Sanderglacisstraße eine sich an die Brückenrampe anlehnende 13,5 m breite Auffahrt; die Hochkaistraße schließt sich unmittelbar an diese Auffahrt in einem schlanken Bogen an, während sie zwischen Blumen- und Sonnenstraße in ziemlich gerader Linie verläuft. Die Ludwigsbrücke ist aus Kalkbruchsteinen in 5 Öffnungen von je 36 Meter Spannweite gewölbt und verbindet die Kaianlage mit dem auf der anderen Mainseite beginnenden Ringstraßen-Gürtel, indem nach beiden Seiten hin abgehende Rampen abwärts führen, während in der Axe der Brücke eine Treppenanlage auf der Rampenböschung eine mit großem Geschick angeordnete Abkürzung für den Fußgänger bildet.

Dem Wasserverkehr wird heute wieder größere Bedeutung zuerkannt, als noch vor nicht allzulanger Zeit, in der man beim Aufschwunge der Eisenbahnen geglaubt hatte, über Wasserstraßen verächtlich hinweg sehen zu dürfen. Am Niederrhein hat Ruhrort den größten Binnenhafen; dann folgen Duisburg, Düsseldorf, Köln. Zwischen Duisburg und Düsseldorf will sich nun auch Krefeld bis an den Rhein vorschieben, und zwar unweit Uerdingen, einem bereits durch elektrische Bahn mit Krefeld verbundenen Rheinstädtchen. Ein schönes Schaubild in Aquarell — s. Abbild. auf Tafel 31 — gibt Kunde von den hochfliegenden Plänen der Industriestadt. Der Hafen ist gedacht als Ausgangspunkt des schon lange erstrebten Rhein-Maas-Schelde-Kanals (Krefeld-Antwerpen) sowie des

daneben allerdings weniger bedeutenden Rhein-Niers-Kanals (Krefeld-Gladbach). An diesem Ausgangspunkte soll eine neue Fabrikstadt entstehen. Darin zeigt sich eine gesunde Gemeinde-Politik — die Unterscheidung von Wohn- und Fabrikstadt! Ansiedlungsplätze für die Industrie und das Großgewerbe, insbesondere auch für Holzlager und Schiffbauwerften sind geschieden von den dahinter liegenden Plätzen, die ohne eigenes Ufer kleineren Betrieben vorbehalten bleiben. Zu späteren Erweiterungen ist reichlich Platz gelassen.

Dieser große Entwurf einer industriellen Neustadt führt uns zur Gesamtanlage der Städte, von denen ebenfalls Pläne und Modelle reichlich vertreten waren. Den Reliefplan von Stuttgart habe ich schon bei anderer Gelegenheit berührt. Auch will ich hier nicht näher auf Bebauungspläne eingehen, von denen aus verschiedenen Ursachen die von Charlottenburg, Elberfeld und Wiesbaden u. a. m. erwähnenswert sind. Die Plätze und Prachtstraßen von Berlin (mit seinen Nachbarstädten und Vororten) sollen ohnehin noch ebenso wie die städtischen Parkanlagen überhaupt besonders behandelt werden. Hier sei nur erwähnt der Plan von Stralsund mit einem leicht getönten Stadtbilde aus der ‚Vogelschau' und das Modell des ältesten Stadtbildes von Meißen, das sehr anschaulich und bis ins einzelne gehend die Häuser und schönen Straßenmotive der Hügelstadt fast naturgetreu darstellt bis zur hochaufragenden Albrechtsburg und dem Dome, s. Tafel 32. Dies führt uns zum Schluß wieder zurück auf die Frage, ob nicht in modernen Städten bei Berücksichtigung aller praktischen Anforderungen ähnliche Wirkungen erzielt werden können, beziehungsweise ob man nicht in den alten Städten auch aus praktischen Beweggründen heraus auf derartige Wirkungen hin gearbeitet hat?!

Man tut sich heute so viel zu gute auf den Bebauungsplan! Zunächst ist noch gar nicht einmal bewiesen, daß die mittelalterliche Stadt planlos entstanden ist. Man weiß, die alten Römerstädte waren regelmäßig angelegt, und doch sind grade die auf ihren Trümmern in den Rhein- und Donauländern erbauten deutschen Städte fast mit dem ärgsten Gassengewirr auf uns überkommen — man denke nur an Köln und Regensburg! Als Grund für diese Erscheinung hört man immer nur die Abneigung der Germanen gegen jede behördliche Bevormundung anführen. Diese Erklärung reicht aber nicht aus, denn die in der Ungarnnot um die Burgen König Heinrichs I. gelegten städtischen Ansiedelungen in Sachsen und Thüringen lassen ebenfalls eine ziemliche Regelmäßigkeit erkennen, wenn auch die an der Umwallung entlang geführten Straßen gewöhnlich dem mehr oder minder rund angelegten Festungsringe folgen. Man weiß ferner, die in früher slavischen Gebieten gegründeten deutschen Kolonialstädte sind durchaus regelmäßig, fast nach einem Schema angelegt worden, so daß sich die rechtwinklig angelegten Straßennetze an der Ringmauer totlaufen, wie ja heute noch meist erkennbar, in vielen Beispielen rein erhalten ist. Die zahllosen Städtegründungen der brandenburgischen Markgrafen Joachim I. und Otto III. lassen auf große Übung im Städtebau zurückschließen. Keine Kunst ist aber plötzlich da, und wenn auch immer erst ein erleuchteter Geist kommen muß, der die Summe aller Erfahrungen zieht, einen Kanon schafft, so reichen die Anfänge doch viel weiter zurück. In der Fremde, im Neulande konnte nur angewandt werden, was man in der Heimat, im Mutterlande gelernt hatte.

Die übliche Unterscheidung zwischen gewordenen und gegründeten Städten läßt sich daher wohl nur soweit aufrecht erhalten, als erstere aus — nach ganz anderen Gesichtspunkten angelegten — Burgen und zum Teil auch Dörfern hervorgewachsen, letztere aber als völlige Neugründungen wie etwa heute die nordamerikanischen Städte zu betrachten sind. Doch selbst die Dörfer entbehrten nicht einmal einer gewissen Planmäßigkeit. Die Ringanlage der slavischen Dörfer ist bekannt. Das germanische Haufendorf war nach Heyne und Stephani mit einem Pallisadenzaun umwehrt, der nur an der durch das Dorf führenden Landstraße Eingänge hatte. Nebenausgänge befanden sich aber noch an verschiedenen Stellen, und zwar zum Übersteigen der Umwehrung eingerichtet. Darauf hin führten auch Wege. Ein solcher Plan wird allerdings so wenig gezeichnet worden sein, wie die alten Heldenlieder geschrieben waren. Er bestand in der mündlichen Überlieferung.

Vor allen Dingen darf man aber nicht ohne weiteres aus dem Zustande der Städte, in dem sie sich bis etwa zur Mitte des vorigen Jahrhunderts befunden haben, auf die ursprüngliche Anlage zurückschließen. Im Laufe der Zeit hatte sich vieles geändert. Bei zunehmender Bevölkerung der kleinen Burgstädte, deren Umwehrung ein kostspieliger Gürtel war und nicht gleich dem Wohnbedürfnisse folgend erweitert werden konnte, oder nach Verbauung der mit in die Umwallung einbezogenen Acker- und Gartenflächen, die anfangs zur Ernährung der belagerten Stadt und zur Aufnahme der vor dem Feinde geflüchteten Landbevölkerung freigelassen waren, mußte im Innern Platz geschaffen werden, so gut oder so schlecht es eben ging. Wie im Jahrgange 1901 des „Centralblattes der Bauverwaltung" es für Eisleben und Quedlinburg nachgewiesen wird, und wie es auch sonst noch bekannt ist, sind deshalb nachträglich öffentliche Plätze überbaut, Straßen durch Vorrückung der Baufluchtlinie verschmälert worden. Solche Änderungen sind im Osten Deutschlands seltener gewesen. In ausschließlich landwirtschaftlicher Umgebung wuchsen die Städte langsamer, ja manche von ihnen sind fast unverändert geblieben bis auf den heutigen Tag. Auch Feuersbrünste und Kriegsnot haben mehr oder weniger Städte zerstört, die nun von einer verarmten Bevölkerung nur dürftig wieder hergestellt wurden. Endlich erscheint eine in der norddeutschen Tiefebene gelegene Stadt natürlicher Weise regelmäßiger, als eine Hügel- oder Bergstadt Mitteldeutschlands.

Für eine planmäßige Anlage der Städte spricht die fast typische Anlage des mittelalterlichen Platzes, auf den vier Straßen in der Anordnung von Windmühlen- oder Turbinenflügeln einmünden, ebenso die Versetzung der Straßen oder einzelner Straßenteile, um einem bedeutsamen Gebäude einen hervorragenden Platz zu sichern. Diese Anordnungen wiederholen sich so oft, daß der blinde Zufall dabei doch nur eine bescheidene Rolle gespielt haben kann. Ferner die scharfen baupolizeilichen Vorschriften über das Vortreten der Ausluchten, Ausbauer in die Straßenflucht, die Zuweisung der Bauplätze an die Bürger seitens der Stadtgemeinde nach bestimmtem Ausmaß, das wiederum die Abgrenzung gegen die Straße voraussetzt. (Schluß in Heft 5.)

NEUE BÜCHER

Besprochen von Th. Goecke, Berlin.

In einer STUDIE, erschienen im Kommissionsverlage von Konrad Wittwer in Stuttgart, 1903, entrollt Herr Architekt Adolf Mack aus Cannstatt ein Fantasiegemälde von der baulichen Entwicklung, die nach seiner Anschauung der schönste Platz der Residenz zukünftig nehmen müsse. Er geht dabei ziemlich radikal zu Werke. Die ausgedehnte Bauanlage hinter dem Residenzschlosse mit Akademie und Reithaus will er niederlegen, um an der Ecke der Neckar- und Schloßgartenstraße einen von Säulenhallen umgebenen Platz zu schaffen für ein neues Opernhaus, das mit dem zum Schauspielhause umzugestaltenden Interimstheater und einem neuen Kulissenhause zu einer Baugruppe verbunden werden soll, an die sich, wieder durch einen Platz getrennt, noch der Neubau der Hofbibliothek angliedert. Weiter will er — und damit betritt er schon mehr den Boden der Wirklichkeit, denn die Umgestaltung des Hauptbahnhofes wird hier in der Tat eingreifende Änderungen mit sich bringen — die Marstallgebäude an der Königstraße abbrechen, um an ihrer Stelle eine katholische Kirche und eine Kunstgewerbeschule zu errichten. In den „oberen Anlagen" des Schloßgartens soll sich dann an der Eisenbahn entlang eine neue Marstallkolonie nebst Arena und Reithaus erheben.

Es mag dahingestellt bleiben, wie viel von dieser Fülle an Ideen Aussicht auf Verwirklichung hat. Zeitungsnachrichten zufolge wird von der Regierung für den Neubau des Opernhauses aber nicht der von dem Verfasser empfohlene Platz vorgeschlagen und ist für den Neubau der katholischen Eberhard-Kirche der bisherige, nur angemessen zu vergrößernde Bauplatz bereits in Aussicht genommen. Damit scheidet schon ein wesentlicher Teil der architektonischen Fantasieen aus. Der Wert der Flugschrift liegt auch weniger in ihrem tatsächlichen Inhalte, als vielmehr in der anzuerkennenden Absicht, überhaupt einmal architektonische Fragen großen Stils dem Publikum näher zu bringen an der Hand eines übersichtlichen Lageplans. Leider hat der Verfasser dabei im Übereifer zu wenig praktische Rücksichten gewahrt. Drei Punkte sind es hauptsächlich, die dem Fachmanne auffallen.

Zum Ersten: In Übereinstimmung mit der Regierungsvorlage hält der Verfasser den Wiederaufbau des abgebrannten Hoftheaters für ausgeschlossen. Dafür will er aber an anderer Stelle das im Hoftheater aufgegangene und mit diesem untergegangene frühere Lusthaus genau nach den vorhandenen Aufnahmezeichnungen neu erstehen lassen und zwar an der Stelle des jetzigen Waisenhauses. Bekanntlich hat sich auch für den Wiederaufbau des Lusthauses ein Komitee gebildet. Man mag nun zur Frage der Wiederherstellung auf uns überkommener Baudenkmäler stehen wie man will, der Gedanke, einen vollständigen Neubau nach dem Vorbilde eines bereits verschwundenen Bauwerks noch dazu an anderer Stelle, in anderer Umgebung, als wofür es geschaffen war, wieder zu errichten, ohne von demselben Bedürfnisse dazu getrieben zu sein, aus dem heraus es damals entstanden war — lediglich aus einer nachträglich wieder erwachten Pietät gegen die Kunst der Altvordern, gewissermaßen als ein künstliches Petrefakt, zeugt von einer weitgehenden Altertümelei, und selbst wenn der bauliche Zweck heute noch derselbe wäre, wie einst und nicht mit den Mitteln des gegenwärtigen Kunstempfindens zum Ausdruck gebracht werden sollte, auch von einer Selbstbescheidung, die man nach langem Stillstande hätte glauben dürfen, in dem frischen Zuge nach neuen Zielen schon überwunden zu sehen. So konnte es auch nicht ausbleiben, daß sich eine große Anzahl kunstverständiger Männer öffentlich gegen einen Wiederaufbau erklärt hat.

Mag der Liebhaber alter Möbel sich, wenn er kein Original haben kann, eine getreue Kopie anfertigen lassen — man kann beklagen, daß die dafür aufgewendeten Kosten nicht dem zeitgenössischen Kunsthandwerk zu gute kommen, es bleibt aber Sache des privaten Geschmacks. Wird jedoch die Allgemeinheit zur Beteiligung an derartigen Liebhabereien angerufen, so verlangt das öffentliche Wohl dagegen Einspruch zu erheben, wenn für ein bloßes Museumsstück, für ein kunstgeschichtliches Studienmodell, das sich billiger beschaffen ließe, Gelder — und mögen sie Sammlungen freiwilliger Gaben, Erträgnissen aus einer Baulotterie entstammen — bereitgestellt werden sollen, mit denen der lebendigen Baukunst, sei sie nun die radikal moderne, sei sie die historisch sich fortbildende, weiter geholfen werden könnte. Richtig ist bei diesem Vorschlage nur das Gefühl, das auf eine andere Gestaltung und Bebauung des Waisenhausplatzes hindrängt.

Zweitens schlägt der Verfasser ganz im Gegensatze zu dem zuvor bekundeten Archaismus vor, den zwischen dem Marktplatze und der Dorotheenstraße sich erstreckenden Teil der alten Stadt gründlich umzugestalten, und um vom neuen Rathause aus einen Durchblick nach dem Residenzschlosse hin zu erzielen, nach dem schon etwas veralteten Motive eine sogen. Passage anzulegen.

Es mag vielleicht zuzugeben sein, daß in diesen Häuserblocks nicht alles so ist, wie es sein sollte, daß also Verbesserungen notwendig wären und dabei mit mancher Überlieferung aufgeräumt werden müßte. Dagegen ist aber auch nicht zu vergessen die jetzt geschlossene Wirkung des Marktplatzes, die ein allzu breites Aufreißen der Bärenstraße schädigen könnte, sowie der davon gänzlich verschiedene Charakter des neuen Stadtteils mit der Residenz, der in viel späterer Zeit vor der alten Stadt angelegt worden ist. Ein geistvoller Schriftsteller hat es sich einmal ausgemalt, wie schön es wäre, wenn man statt der gewöhnlichen Stadterweiterungen, die stets einen Umbau des alten Stadtkernes mit sich zu bringen pflegten, einfach neue selbständige Städte vor den Toren der alten gründen, diese in historischer Treue als Sitz der Behörden, als Denkmal und Museum erhalten, jene als Zuwanderungsziele für den Handel und Wandel, als Stätten neuzeitlichen Lebens und Komforts ausgestalten wollte. In der Tat hat man ja im Mittelalter oft eine Neustadt neben die Altstadt gestellt; auch in neuerer Zeit regen sich wieder wie in München, Bestrebungen, die um den alten Stadtkern herum in den Vororten neue städtische Nebenmittelpunkte schaffen wollen. Berlin mit seinen Tochterstädten kann als weiterer Beweis dafür gelten, daß man gegen einen gleichmäßig fortwuchernden Allerweltstadtbrei anfängt Abneigung zu empfinden. Zu verschiedenen Zeiten entstandene Stadtteile sollten also umsomehr ihre Selbständigkeit behaupten und nur insoweit gegeneinander geöffnet werden, als die Anforderungen des Verkehrs, aber auch nur eines wirklichen und nicht eines eingebildeten Verkehrs es unbedingt gebieten.

Zum Dritten: Der Verfasser hat wohl gefühlt, daß dem Eisenbahnverkehr mehr Raum geschaffen werden muß; in der engen Schloßstraße kann nicht einmal ein zweites Straßenbahngleis gelegt worden. Er schlägt deshalb vor, einen Verkehrsplatz an der Königstraße anzulegen und, da diese Straße selber schmal ist, den Platz bis zur Stelle des abgebrannten Hoftheaters hinüber durchzuführen, wo er durch ein württembergisches Ruhmesdenkmal abgeschlossen werden soll. Hiergegen mag nichts einzuwenden sein, wenn auch die Annahme trügen dürfte, damit schon allen Verkehrsforderungen genügen zu können.

Wohl aber sind Bedenken gegen die Aufstellung des Kriegerdenkmals auf dem Mittelteile dieses Platzes zu erheben — ein Verkehrsplatz mit den Ständen für Droschken und Fuhrwerken aller Art, wenn er wirklich seinen Zweck erfüllen soll, eignet sich nicht zum Denkmalsplatz —, sowie gegen die Maskierung des Bahnhofes durch ein neues, großes vier- bis fünfstöckiges Verkehrsgebäude, das jeder organischen Entwicklung im Wege stehen würde. Die Kopfstation mit ihren beiden Bahnsteighallen ist dermaßen in den Baublock zwischen Königstraße und Friedrichstraße eingekeilt, daß man mindestens nach beiden Seiten hin wird Luft machen müssen, was ohne Änderung der Hallen selber kaum möglich erscheint, wenn man nicht noch weitergehend den ganzen Bahnhof überhaupt mehr nach außen hinauszuschieben sich gezwungen sehen wird. Von der zukünftigen Gestaltung des Empfangsgebäudes also, von der etwaigen Verschiebung des Bahnhofes und von den Baubedürfnissen, die die zu erwartende Trennung von Fern- und Vorortsverkehr zeitigen werden, müßte der Stadtplanverbesserer ausgehen; dabei würde er wahrscheinlich auf Fragen stoßen, die an Bedeutung fast alle die besprochenen überragen. Hauptsächlich dieser Fragen wegen ist eine aus Verwaltungsbeamten, Volksvertretern und Künstlern zusammengesetzte Kommission vom Könige eingesetzt worden, die bereits die Umgestaltung des Bahnhofes und der ihn umgebenden Straßen, der unteren Königstraße und der Friedrichstraße, zum Teil auch der Schloßstraße und der Kronenstraße, sowie die Rückwirkung dieser Umgestaltung auf andere Stadtteile und die zahlreichen öffentlichen Gebäude, namentlich auf die Gegend vom Waisenhausplatze und von der Kgl. Akademie an bis zum Königtor in ihren Arbeitsplan aufgenommen hat. Die Mitwirkung von Fachgenossen, wie der Professoren Th. Fischer, Halmhuber, Jassoy, die sich zur Aufstellung selbständiger Vorentwürfe bereit erklärt haben, läßt mit Vertrauen eine befriedigende Lösung dieser Aufgaben erhoffen.

CHRONIK 1904

HANNS ANKER

ZUR FRAGE DER UMGESTALTUNG DES THEATERPLATZES IN DRESDEN bringen Professor Th. Fischer in Stuttgart und Architekt H. Bernoulli in Berlin in der Deutschen Bauzeitung Nr. 16 des laufenden Jahrganges noch eine weitere Lösung, die sich an den Vorschlag des Herrn M. Haller insofern anlehnt, als auch sie den Platz gegen die Elbe hin öffnet und die Lücke zwischen dieser Öffnung und dem Hotel Bellevue durch Verlängerung des Hotelbaus um einen nahezu parallel zur Elbe verlaufenden Flügels schließt. Den Abstieg vom Platze zur Elbe soll eine stattliche Freitreppe vermitteln, während für den Fahrverkehr zur tieferliegenden Uferstraße eine Rampe zwischen dieser Freitreppe und der die kathol. Hofkirche begleitenden Straße (Trambahn: Postplatz—Augustusbrücke) angelegt wird. Die Wache soll dann endlich dem Theater gegenüber versetzt werden, so daß sie die genannte Verkehrsstraße vom Theaterplatze scheidet.

Zum Kapitel: DENKMALPFLEGE UND STÄDTEBAU vergl. Nr. 2 der Zeitschrift, Seite 20 — läßt Herr Domkapitular Dr. Friedrich Schneider, Prälat des Päpstlichen Hauses unserer Zeitschrift einen Notruf aus Mainz zugehen. Die Neubebauung des das ehemalige Reichenklaren-Kloster einschließenden Geländes bedroht die Zukunft eines mit schlichtesten Mitteln machtvoll wirkenden Bauwerkes, eines Denkmals, das als ein Wahrzeichen im Stadtbilde steht, einer Stätte, an die sich die Erinnerung der größten Namen aus der Mainzer Geschichte, aus den ersten rheinischen Fürstengeschlechten knüpft.

Es würde zu weit führen, die Frage der Neubebauung des ganzen Geländes hier zu erörtern. Es soll jedoch gleich zugegeben werden, daß mit Ausnahme eines einzigen Gebäudeteiles die übrigen Baulichkeiten des früheren Klosters keinen Anspruch auf bau- oder ortsgeschichtlichen Wert haben. Anders liegt die Frage betreffs der Kirche. Hier muß mit aller Bestimmtheit ausgesprochen werden, daß der Gedanke ihrer Niederlegung unbedingt abzuweisen ist. Hat die Stadt mit Vorteil das übrige Gelände in ihren Besitz gebracht, so muß sie hier vor einem großen geschichtlichen Bauwerk Halt machen: sie muß es als ihr vielleicht unbequemes Inventarstück mit in Kauf und Pflege übernehmen. Bei geschichtlichen Denkmälern fällt überhaupt die Frage der Nutzbarkeit weg; eine Verwaltung, die den Boden eines tausendjährigen Gemeinwesens zu bestellen hat, muß sich mit den Spuren der Vergangenheit in einsichtvoller und pietätvoller Weise auseinandersetzen. Unbegreiflich bleibt, daß bei der Aufteilung des Geländes jede Rücksicht auf das mächtige Baudenkmal daselbst außer Acht gelassen wurde; die Grundsätze der Denkmalpflege und der künstlerischen Behandlung von Regelungsfragen im Städtebau scheinen in den maßgebenden Kreisen nur sehr ungenügend Wurzel gefaßt zu haben. Anderenfalls hätte man aus der alten Baugruppe ein Schmuckstück der ganzen Gegend machen können. Der Entwurf eines Mainzer Künstlers kann darüber belehren. Ein kleiner, gärtnerisch ausgestalteter Platz vor der Westfront der Kirche auf der Ecke der sich schneidenden Straßen hätte Luft und Licht samt einem reizenden Architekturbild vermittelt. Hier war eine durchschlagende Probe abzulegen, was eine großzügige Auffassung zur Vermittelung von modernen Großstadtinteressen mit der Wahrung des geschichtlichen Charakters einer alten Stadt zu leisten im stande ist. Nun wird, hart vor der mächtigen Kirchenfront, ein Zinshaus aufgeführt werden, ein Beginnen, wodurch ein schreiender Widerstreit mit Gewalt heraufbeschworen wird. Das ist die Art, wie man ein Denkmal ins Unrecht setzt, bis schließlich sein Bestand nicht zu retten ist. Deswegen wird auch heute schon von gewisser Seite verkündet, daß die Denkmalpflege sich überhaupt für die Erhaltung der Kirche nicht aussprechen werde. Das sind die Hoffnungen, die man auf die Stelle für Denkmalschutz setzt; der Vertretung von Mainz glaubt man sich im voraus vollkommen sicher, wenn es um die Zerstörung des Bauwerks geht! Allein, dem gegenüber ist immer wieder zu sagen: Noblesse oblige!

Die Stadt Mainz hat mit ihren geschichtlichen Baudenkmälern zu rechnen. Es ist hohe Zeit, sich der stark verringerten Bestände anzunehmen. Auch die Pfeilerreihe der römischen Wasserleitung ist ein sperriges Gut; der Holzturm trägt keine Wohnzinsen, und wenn auch die Übernahme und Unterhaltung des Eisen-Turmes seltsame Bedenken gezeitigt hat, so muß doch auch ihn die Stadt in Obhut nehmen: sie kann sich der Pflicht nicht entziehen, für die Schonung dieser und anderer Erinnerungen einer großen Vergangenheit wirksam einzustehen. Gleichzeitig muß aber ausgesprochen werden, daß nicht übel angebrachte Nützlichkeitsbestrebungen dahin führen dürfen, Denkmäler, die in ursprünglicher Größe und Eigenart auf uns gekommen sind, zusammenzuschneiden und zu kümmerlichen Aftergebilden zu verflicken: es genügt auf die Verstümmelung des Neuen Brunnens hinzuweisen. Hat man doch jüngst bei der Frage über die künftige Verwendung der Karmelitenkirche, nach dem bekannten Schema, den Abbruch eines Teils des Schiffes angespielt. Wenn inzwischen auch die Absicht einer solchen Untat gefallen ist, so kann denn auch nicht in Abrede gestellt werden, daß der Geist der Zerstörung noch immer umgeht.

Eigentümlich berührt es, daß so wichtige Fälle, wie die der Reichenklaren- oder Karmeliten-Kirche in einer Weise behandelt werden, daß wahrscheinlich die Öffentlichkeit eines Tages erst von dem Ergebnis geheimer Abmachungen erfährt, wenn jede Einrede nutzlos geworden. Das Drängeln uneinsichtiger und eigennütziger Bestrebungen, die in üblicher Weise nach Straßenverbeiterung usw. rufen, findet stets seinen Weg in die Öffentlichkeit und übertönt die Stimmen derer, denen am geschichtlichen Charakter unserer Straßen und Gebäude noch etwas gelegen ist. Daß es eine gesetzliche Organisation zum Schutz der Baudenkmäler gibt, ist im weiteren Kreise zur Stunde kaum zu verspüren. Hat man unlängst Teile von wertvollen Bauten sorgfältig abgelegt und zum Wiederaufbau vorgesehen, so ist das eine durchaus unzureichende Maßnahme.

Man vergleiche nur den Fall des v. Löhrschen Hauses neben dem Holztor; man sehe nach den Resten des schönen Gautors, die beim kurfürstlichen Schloß als wüste Steinmasse aufgeschichtet sind. Im besten Fall laufen solche Bestrebungen auf das Galvanisieren einer Leiche hinaus. Drum, stehen lassen, nicht dran rühren! Ganz treffend ist darum auch auf dem jüngsten Denkmaltag gesagt worden, es gelte bei den Straßenregelungen, zuvor die zu schonenden Gebäude auszuschalten und sie in der Änderung der Fluchten zu umgehen. Dann hieße es freilich, auf die Reißschiene verzichten. Bis zur Erhaltung von schönen, alten Bäumen in der Straßenflucht (vergl. die Platanen in der Bauhofstraße) hat man

sich aufgeschwungen: für unsere alten Häuserfronten gibt's noch keine Schonung! Wollte aber die Denkmalpflege sich darauf zurückziehen, daß die bedrohten Denkmäler „gebucht“ werden sollen, so muß einer solchen Auffassung, wo immer sie zu Tag träte, widersprochen werden.

Da ist vielleicht nicht überflüssig, daran zu erinnern, was in der sarkastischen Novelle „Der falsche Baurat“ bereits im Jahre 1877 so einschneidend gesagt worden ist. Als irgendwo, wird da erzählt, ein merkwürdiges Denkmal auf den Abbruch versteigert werden sollte, sagte einer von der (Bau-) „Zunft“ (S. 77): „Wir haben's ja gezeichnet! Für die Wissenschaft,“ sagt dann der Verfasser: „ist das Ding gerettet; nun fort mit dem alten Gerümpel, das am Ende noch Unterhaltungskosten machen könnte. O ich glaube,“ fährt er fort, „so ein Kerl könnte Vater und Mutter ums Leben bringen sehen, nachdem er sie nur erst hätte photographieren lassen.“

Kommen einem nicht solche Gedanken über den erwähnten Fällen? Fügen wir gleich noch den seinem Verfall entgegengehenden Erker des alten Gymnasiums hinzu; ferner auch das romanische Stadttor, die Heymenschmitten-Pforte, die Kapelle auf dem Quintinskirchhof u. a. m. Wir stehen zurzeit abermals vor einem wichtigen Abschnitte in der Frage der Erhaltung der Baudenkmäler auf dem Boden von Mainz. Bei der ersten Stadterweiterung ist seiner Zeit ohne Bedenken der malerisch und geschichtlich so bedeutende Teil der Stadtmauer mit ihren „Letzen“ an der Gartenfront geopfert worden, während man davor einen kleinen Platz hätte aussparen und sie erhalten können. Am Eisgrubweg fiel jener Teil der Stadtmauer, wo Römisches mit zwei Bauzeiten des Mittelalters zu einem einzigen Gebilde sich vereinigt hatte; niemand hat dawider sich erhoben! Soll es so weitergehen, so scheidet Mainz in der Erscheinung seiner Straßen und Gebäude aus der Reihe der historischen Städte aus. Glaubt man, daß die bestehende Neustadt, oder die künftig erstehende Erweiterung in ihren Bauten in der Bevölkerung den Sinn für eine große, geschichtliche Vergangenheit bewahren und fremde Besucher anziehen könnte? Man sagt heute schon allgemein: Nein! Aber was geschieht, um der völligen Verödung des „Alten Mainz“ vorzubeugen? Wo sind auch nur greifbare Ansätze? Da müßte vieles anders werden.

VOM GUTEN UND SCHLECHTEN BAUEN. Vor kurzem hat Karl Meißner-Dresden im Goethebunde zu Königsberg i. Pr. einen Vortrag über gutes und schlechtes Bauen vom ästhetischen Standpunkte gehalten und dabei gezeigt, wie auch bei uns das schlechte Bauen das gute überragt. Unter den Gründen für diese Erscheinung führt er neben anderen die bestehenden Bauordnungen an. Wenn diese für die unschönen Bauten der Großstadt wohl nur in geringem Maße verantwortlich gemacht werden können (sic!), so wirken sie in unseren, in den letzten Jahren so erfreulich aufblühenden Badeorten geradezu verhängnisvoll. Sollte man es für möglich halten, daß die Bewohner von Neuhäuser, Rauschen, Neukuhren gezwungen werden, nach denselben Vorschriften zu bauen, die für die Städte der Provinz erlassen sind? Hätte Herr Meißner hiervon Kenntnis gehabt, würde sein Urteil über Bauordnungen noch etwas schärfer ausgefallen sein.

Daß man in Städten mit aneinanderstoßenden Häusern nur in feuerfestem Material, Back-, Hau- oder Kunststein, bauen darf, also vom Holzbau ganz absehen muß, der nur auf Bauten von ganz geringer Ausdehnung (25 Quadratmeter Grundfläche): Kegelbahnen, Lauben, Schuppen u. dergl., beschränkt ist, wird kein Einsichtiger bemängeln. (Auch das ist in dieser Allgemeinheit noch fraglich!) Eine Ungeheuerlichkeit aber ist es, diese Bestimmungen in voller Strenge auf die genannten Badeorte zu übertragen. Hier ist doch noch Raum genug, die Wohngebäude in solcher Entfernung von einander aufzuführen, daß bei einem Brande die Nachbarschaft nicht erheblich gefährdet wird. Möge man doch einen bestimmten, nicht zu gering bemessenen Abstand für Holzbauten festsetzen. Aber den Holzbau, der für Strandorte und Sommerfrischen weitaus der geeignetste ist, gänzlich verbieten, ist eine Härte, die sich vor allem an Rauschen, dem jüngsten unserer Badeorte schwer rächen wird, wenn nicht die zuständige Behörde, durch die in den letzten Jahren dort entstandenen Bauwerke belehrt, schleunigst Abhilfe trifft. Erinnert man sich west- oder süddeutscher Villenorte und Sommerfrischen mit ihren vorwiegend in Holz ausgeführten, heiteren Bauten, so hegt man wohl den Wunsch, sein Heim für einige Sommerwochen auch an unserem Strande in so poetischem Häuschen aufzuschlagen! Umsonst ist der Wunsch! Wir können dem „Steinbaukasten“ nicht entrinnen! Freilich, Holzbauten darf auch der Rauschener aufführen, aber dabei nicht die schon erwähnten 25 Quadratmeter überschreiten. Lieber Leser, stelle dir eine Fläche von 5 Metern Länge und 5 Metern Breite vor; dein Wohnzimmer wird ungefähr die Größe haben. Auf dieser Fläche ein Wohnhaus auch nur für eine kleine Familie zu errichten, dazu gehören sehr anspruchslose Bewohner und ein genialer Architekt. Da bleibt also nichts übrig, als zum Backstein zu greifen! Doch massive Bauten sind teuer; ein Gebäude nur aus Erdgeschoß mit ein paar Giebelzimmern verzinst sich selbst bei den hohen Mietspreisen, die in Rauschen gezahlt werden, nicht. Also heißt es: höher hinaus! Noch zwei Stockwerke werden aufgesetzt. Jeder Mieter einer Sommerwohnung verlangt aber auch eine Veranda, vor allem, wenn er zwei Treppen hoch „sommerwohnt“. Bis vor kurzem durften diese wenigstens aus Holz gefertigt werden; heute müssen sie auch massiv hergestellt sein. Mithin steinerne Veranden in allen drei Stockwerken über — und nebeneinander, wie die Grabkammern in einer ägyptischen Felsenwand. Das, lieber Leser, ist das moderne Sommerhaus; betrachte es Dir bei deiner nächsten Fahrt nach Rauschen, es steht links am Badestege. Den wundervollen Turm, der das Ganze in so imposanter Weise krönt, darfst du freilich nicht der Bauordnung zur Last legen, sondern dem entwickelten Stilgefühl des Architekten. Durch Änderung der Bauordnung wird freilich nicht mit einem Schlage eine neue Zeit für Rauschen anbrechen; immerhin ist die Hauptquelle des schlechten Bauens verstopft. Die Architekten werden, da ihnen vorzügliche Veröffentlichungen über Holzbau in großer Auswahl zu Gebot stehen, ihren Auftraggebern Entwürfe liefern, die bei praktischer Brauchbarkeit auch dem Schönheitsbedürfnis gerecht werden.

Dem Vernehmen nach beabsichtigt der Rauschener Verschönerungsverein an maßgebender Stelle um Abänderung der Bauordnung vorstellig zu werden. Wir wünschen dem Vereine besten Erfolg.

IN ALTONA soll die Reichenstraße verbreitert werden. Die Neue Hamburger Zeitung fordert auch die Verbreiterung des unteren Teils von der Großen Bergstraße, sowie des Präsidentenweges, angeblich im Verkehrsinteresse.

DAS FORSTLAND, das vom Gebiet des Grunewalds abgetrennt und zur Förderung des Heerstraßenentwurfes der Stadt Charlottenburg übereignet ist, wird nun der Bebauung erschlossen. Man hat, wie der Berliner Börsenkurier meldete, begonnen, das Land für die Straßen freizulegen und deren Höhenlage auszumessen. Bei dieser Gelegenheit soll der Spandauer Berg bedeutend tiefer gelegt werden (Warum? damit auch die letzten Erhebungen um Berlin verschwinden?) — den hierdurch gewonnenen Boden will man zur Aufhöhung der tiefer gelegenen Ländereien verwenden. Das neue Stadtgebiet von Charlottenburg soll Straßen von erheblicher Steigung, wie sie die Straße nach dem Spandauer Bock aufweist, nicht enthalten. (Wäre auch bei zweckentsprechender Führung der Straße ohne große Erdarbeiten zu erreichen!). Die Kantstraße soll bis zum Spandauer Bock weitergeführt werden an die Grenze von Ruhleben. Da die Bebauung auch an diese Domäne in wenigen Jahren herangerückt sein wird, so entsteht hier im Westen von Berlin ein neuer Stadtteil von riesigen Abmessungen.

PREISAUSSCHREIBEN FÜR ENTWÜRFE ZUR DURCHFÜHRUNG DER VEREINIGUNG EINIGER VORORTE MIT DER STADT BARCELONA. Die drei besten Arbeiten werden mit Preisen von 35000, 10000 und 5000 Pesetas bedacht. Entwürfe sind bis zum 3. Dezember 1904 an das Ayuntamiento Constitucional in Barcelona einzureichen; Unterlagen nebst Plan der Stadt werden gegen Vergütung von 10 Pesetas abgegeben. (Aus einem Bericht des österreichisch-ungarischen Konsulats in Madrid.) Siehe Nachrichten für Handel und Industrie.

HERRN GEHEIMEN BAURAT JOSEF STÜBBEN in Köln ist von der Technischen Hochschule Fridericiana in Karlsruhe wegen seiner Verdienste um den Städtebau die Würde eines Doktor-Ingenieurs Ehren halber verliehen worden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Otto Dorn, Gr.-Lichterfelde - Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth, Berlin W., Markgrafenstrasse 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W.66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

FRANCOFURTI AD MOENUM, URBIS IMPERIALIS, ELECTIONI ROM: REGUM ATQ. IMPERATORUM CONSECRATÆ, EMPORIIQUE TAM GERMANIÆ QUAM TOTIUS EUROPÆ CELEBERRIMI ACCURATA DELINEATIO.

MOENUS FLUVIUS

Sachsenhausen

Frankfurt a. M.

Nach einer in den Jahren 1683—85 hergestellten Ausgabe eines Planes vom Jahre 1649.

Aus Frankfurt und seine Bauten.

a

b

c

Stadtbaupläne nördlich der Rosenbergstrasse in Stuttgart

a) des Stadtbauamts aus den Jahren 1860—1870.

b) desgl. vom Jahre 1896.

c) der Künstler-Kommission vom Jahre 1901.

a

b

a) Reliefplan von Stuttgart.

b) Stadtbauplan nördlich der Rosenbergstrasse in Stuttgart vom Jahre 1902.

Architekt: Theodor Fischer in Stuttgart.

Mannheim.

Voraussichtliche Bauweise nach der Bauordnung von 1902.
Nach den Vorschlägen des Tiefbauamtes (Vorstand Eisenlohr) bearbeitet vom Architekten Fr. Pippart.

Würzburg.

Hochkaianlage.

Architekt und Oberleitung: L. Heinlein. Bauleitender Ingenieur: Fichtner.

Entwurf und Oberleitung: Hentrich. Bauleitung: Miether und Suhlry in Crefeld.
Ausführung: Grün & Bilfinger in Mannheim.

Meissen.

Modell des ältesten Stadtteils mit Albrechtsburg und Dom.

Bildhauer: Carl Hauer in Dresden.

DER STÄDTEBAU
MONATSSCHRIFT
FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE · CAMILLO SITTE
BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

VOM KÖLNER DOM UND SEINER UMGEBUNG.

Von H. BOHRER, Köln a. Rh.

Wer mit geschultem Auge den Kölner Dom in seiner Umgebung betrachtet, wird sich eines Gefühls der Unzufriedenheit nicht erwehren können. Bei so vielen modernen deutschen Plätzen ist kein künstlerischer Zusammenhang zwischen Platz und den umgebenden Gebäuden vorhanden oder wo er vorhanden ist, da fehlt die rechte Harmonie. Kein Wunder! Wurden doch die Plätze und Straßen, die künstlerisch so eng mit den sie umgrenzenden Gebäuden zusammenhängen, mehr oder weniger nur nach realistisch - praktischen Gesichtspunkten hergestellt. Zu lange schon dauerte die für eine gewisse Zeit zweifellos sehr wohltätige Hyksosherrschaft der Ingenieure, Geometer, Gärtner, Gas- und Wasserfachmänner über ein Gebiet, dessen Herrscher der beste Architekt sein sollte, nicht ein Ornamenten- und Fassadenzeichner, sondern ein Städtebauer, der mit großen Flächen und Massen zu wirtschaften versteht. Es ist Zeit, daß die Regierung der idealen Praktiker, denen wir die Gesundung unserer Städte, die günstige Sterblichkeitsziffer und tausend Bequemlichkeiten zum großen Teil verdanken, durch die Regierung praktischer Idealisten abgelöst werde, damit wieder überall im deutschen Vaterland, besonders aber in Köln und hier vor allen Dingen in der Umgebung des Domes die Schönheit zu ihrem Recht gelange. Denn bunt durcheinander befinden sich um die Kathedrale herum Laternen, Kandelaber, Drahtmaste, Rettungsinseln und Blumenbeete, schöne und weniger schöne, im einzeln dem praktischen Bedürfnisse vortrefflich angepaßt, in der Gesamt-Anordnung aber dem fühlenden Menschen ein Graus, auf, man möchte sagen, amorphen Plätzen, die ohne Begrenzung willkürlich ineinander fließen, denen leider keine bildende Künstlerhand klare Gestalt und übersichtliche Form gegeben hat. Es sind überhaupt keine Plätze, sondern größtenteils nur stellenweise verdickte Straßen, auf denen allerhand nützliche Dinge herumstehen und liegen. Doch die scheinbar fast planlosen Platzbildungen haben ihre Geschichte, und auch diese Geschichte lehrt wie jede andere bestehende Zustände begreifen und entschuldigen.

Die Triebfedern des Räderwerks dieser Geschichte lagen in den nach der Vollendung des Domes sich geltend machenden modernen Bedürfnissen, die zum Teil ideeller, zum Teil praktischer Natur waren. Als Nebenmotive liefen noch die verschiedensten Rücksichten unter, bei denen die hochachtbare Pietät und das liebe leidige Geld die Hauptrolle spielten. Die ideellen Bedürfnisse traten zuerst hervor. Dachte man doch anfangs der achtziger Jahre wohl kaum an einen neuen Bahnhof und noch schlief damals der Wallrafsplatz einen Dornröschenschlaf. Als aber der Stolz ob des vollendeten herrlichsten Domes der Welt die Brust schwellte, was lag da näher als der Wunsch, das nationale Kleinod der Welt in möglichst klarer Weise vorzuführen? Was war bei den Ideen der achtziger Jahre, wo die heutigen Anschauungen über Städtebau und Gebäudewirkung sich noch nicht geklärt hatten, begreiflicher, als daß man sein Bestes auf einem ungeheuren Präsentierteller bot und versuchte, das köstliche Mahl ohne Gewürz dem Kunstfreunde zum Genuß zu reichen? Aber man hat eine traurige Erfahrung gemacht. Der Dom ist nicht dem Kaviar zu vergleichen, der ungesalzen am besten schmecken soll. Kenner, Feinschmecker und auch solche, die nur Schwarzbrot und Kartoffeln gewöhnt sind, finden den Dom in seinem jetzigen Zustande, man möchte sagen, naturell, unschmackhaft und unverdaulich. Sie vermissen die notwendigen pikanten Zutaten, die z. B. die Kirche St. Martin in den alten Häusern der Hafengasse und des Fischmarktes in einziger Weise besitzt und die den Architekturwert dieses Bauwerks dem Beschauer unwiderstehlich beweisen und einprägen. Einen ähnlichen Eindruck, den Verhältnissen entsprechend

bedeutender, muß der Dom früher gemacht haben. Mit Wehmut hören wir heute von der Wirkung, den unser Dom auf die berühmten Reisenden zu Anfang des vorigen Jahrhunderts ausgeübt hat, und traurig müssen wir uns die Frage vorlegen: „Warum finden wir in unseren modernen Kunstgeschichten nicht eine einzige Schilderung des Domes, die das Herz erwärmt, die zum begeisterten Nachfühlen zwingt?“ Die Ursachen erscheinen ziemlich klar. Sie liegen glücklicherweise weniger in unserem veränderten ästhetischen Empfinden, obschon dieses auch etwas mitspricht, sie sind viel mehr äußerlicher Natur. Auch heute noch ist und bleibt der Kölner Dom eins der großartigsten und harmonischsten architektonischen Gebilde der Welt, für das es früher unbestritten gegolten hat. Nur der mangelhafte äußere Rahmen und seine Umgebung haben ihn in seiner Wirkung und Volkstümlichkeit ungebührlich heruntergedrückt. Viele werden sagen: „Beides ist heute noch hinreichend vorhanden.“ Wir aber fragen: „Was war der Dom früher, was könnte er heute sein?“

Als die Forster und Goethe Köln besuchten, war unsere Stadt ein Gewirre von engen Gassen mit verhältnismäßig einfachen Häusern, entsprechend dem zu allen Zeiten anspruchslosen und schlichten Sinne des alten Kölner Bürgertums. Dazwischen aber ragte empor ein ungeheures Denkmal, zum Teil fertig, zum Teil Ruine, das in seinem Schatten nicht nur Wohngebäude barg, sondern sogar stattliche Gotteshäuser. Welcher Gegensatz! Hier die Einfachheit der Stadt, dort der üppige Formenreichtum des gewaltigen Domes. Welch ein Spielraum war der Phantasie geboten durch die Unfertigkeit des Gebäudes, von dessen Höhe, nur aus weiter Ferne sichtbar, der riesige Domkrahn gespenstisch seinen langen, seit Jahrhunderten untätigen Arm als Wahr- und Kennzeichen über die des Domes fast unwürdige Stadt streckte. Die Pläne, seit jeher von der Sage mit Teufelskunst in Verbindung gebracht, waren verloren. Die Vollendung schien unmöglich; denn es gab keine modernen Meister, die solcher Kunst mit oder ohne Teufel gewachsen waren.

Wie weitete sich erst die Brust, wenn der empfindende Mensch aus der Straßen düsterer Enge in die hochgewölbten Hallen des Chores trat. Mußte der Raum mit seiner bunten Lichtfülle nicht wie ein überdeckter Platz erscheinen, über dem die Pfeiler ihre Gewölbe wie Bäume ihre Kronen zusammenschlossen, wo vereinzelte Sonnenstrahlen sich durch verstaubte Buntfenster wie im Walde durch das Blätterdach stahlen?

Die Begeisterung der Vorfahren ist also verständlich. Wie aber konnten nun die Quellen dieses Hochgefühls allmählich versiegen und jenes sauersüße Gefühl entstehen, das so viele Menschen dem Dome gegenüber heute mit sich herumtragen, die nicht rechten Mut und Handhabe finden zum Schimpfen, denen aber auch nicht genußfroh und warm das Herz bei seinem Anblick schlägt, wie es erwartet werden müßte?

Das Erstaunen der nach 1800 neu erwachten deutschen Geister über das mittelalterliche Bauwunder löste sich allmählich in das Nachdenken über die Möglichkeit seiner Vollendung auf. Die Möglichkeit ergab sich aus dem kunstbegeisterten Willen der Hohenzollernfürsten und dem Wunsche des deutschen Volkes, dem nach dem Napoleonischen Kriege wieder aufgelebten Nationalgefühl einen monumentalen Ausdruck zu verleihen. Diese beiden Momente, die bei höchstem idealen Gehalte den außerordentlich praktischen Zweck erfüllten, den neuen Landesfürsten einem angegliederten Lande in angenehmster Weise näher zu bringen und den geeinten deutschen Stämmen zu zeigen, was sie zusammen vermögen, entwickelten soviel Kraft und frohen Arbeitsmut, daß man bald an die Räumung des neu zu gewinnenden Bauplatzes ging. Zwei Kirchen mußten fallen, Klöster und Häuser weichen. Noch konnte der um die Ruine geschaffene Raum die Wirkung nicht beeinträchtigen; denn eifrig wurde das Werk gefördert, nachdem alte Pläne glücklich wiedergefunden waren. Und in unbekannte Höhen reckten sich die Riesengerüste. Der vollendete Bau schien halten zu wollen, was die kühnste Fantasie sich versprochen, und tatsächlich war die Wirkung vielleicht beim Dombaufest 1880 am größten. Doch nun kam die Abrüstung und leider die Enttäuschung. Bald erschien das Bauwerk wie aus dem Ei gepellt, nichts fehlte, kein Makel war zu entdecken, jeder Fehler ausgemerzt, alles war logisch und sauber bis zum Äußersten entwickelt und schien wie verkörperte mathematische Wissenschaft. Leider liebt die Welt, das Strahlende zu schwärzen, und da fing das fast Vollkommene an abzustoßen. Und das ist nicht einmal wunderbar. Fand sich doch am Kölner Dome nichts mehr von der Liebenswürdigkeit eines Straßburger Münsters, das durch hundert Unvollkommenheiten seine tausend Vorzüge in bengalische Beleuchtung setzt. Kalt und stolz steht der Kölner Dom da, durchaus korrekt, als ob nicht die freie, aber unstete Künstlerhand des schwachen individuellen Menschen ihn geschaffen, dessen glückliche Werke unser Gefühl umschmeicheln. Er baut sich auf wie ein kristallinisches Gebilde, welches eine klare und unabänderlich wirkende Naturkraft mit kühlem, steinernem Herzen zusammengefügt hat. Das Gelöste und Einheitliche, das sich daraus ergab, ärgerte fast wie Tugendboldenhaftigkeit. Besonders konnten sich einflußreiche Professoren nicht erwärmen. „Er ist ja doch nicht vollkommen,“ sagte der eine, „er hat ja halbe Fenster und er hat 5 Schiffe, aber vorne nur drei Portale, die dazu noch zu klein sind.“ Der andere meinte zu seinen Schülern: „Er ist zwar großartig und unvergleichlich, aber die Architektur ist nicht mehr entwicklungsfähig, darum laßt die Finger davon!“ Von der Hochschule in Berlin brachte daher in den achtziger und neunziger Jahren wohl niemand, der sie nicht schon vorher hatte, die rechte Begeisterung für den Dom mit.

Noch war aber die Bewunderung der Masse vorhanden, sie staunte wenigstens über die Abmessungen; denn die Häuser am Fuße des Riesen gaben einen leicht faßlichen Maßstab ab. Man ging jedoch daran, den Plunder fortzureißen. Die Zeit forderte ihr Recht, bis nichts mehr übrig blieb, bis unser öder Präsentierteller fertig war — vergl. die Abbildung im Texte. Der Impresario des Riesen Machnow hat den Wundermenschen nicht auf den Neumarkt gestellt und das Publikum nicht durch ein Gitter ihm viele Meter weit vom Leibe gehalten. Kein Mensch hätte ihm geglaubt, daß sein Riese ein Riese wäre. Er hat ihn vielmehr in ein enges Zimmer des Panoptikums gebracht, wo die Leute an ihn herantreten, unter seinem Arm hergehen konnten. Da hat der Unternehmer Bewunderung und Geld eingeheimst. Mit dem Dome wollen wir auch Geschäfte machen. Wir möchten ihm Liebe und Bewunderung erwerben und ihn als alten Magneten unserer Stadt Köln in sein Recht und seine Macht wieder einsetzen und

für alle Zukunft zugkräftig erhalten. Wie steht es aber heute? Dem Dom erging es, wie es dem Riesen Machnow auf dem Neumarkte hinter dem Gitter ergangen wäre. Seitdem der Dom freigelegt, vereinzelt und umgittert ist, fragt der einfache Mann, der ihn zum ersten Mal sieht, verwundert: „Ist das der Dom? Den habe ich mir aber viel größer vorgestellt!“ und geht enttäuscht von dannen, mit dem bekannten sauersüßen Gefühl in der Brust. Soweit ist es nun gekommen. Der Dom hat fast keinen Herzensfreund mehr wie St. Martin und St. Aposteln und andere weniger vollkommene Bauten. Man möchte weinen, wenn man der heiligen Begeisterung gedenkt, die er einst in Millionen deutscher Herzen entfacht hat. Ist denn nun wirklich alles am Ende? Soll bei der Domvollendung nur ein ungeheures Strohfeuer gebrannt haben, oder soll der Dom mit all seiner Kunst eine wundersame Flamme sein oder wieder werden, an der das Herz der heutigen im Daseinskampfe sich verzehrenden Zeit dann und wann erwärmen kann? Gott sei Dank, die Hoffnung ist noch nicht verloren!

Was zunächst die Innenwirkung mit der oft beklagten Kälte angeht, so ist nicht zweifelhaft, daß der Eifer der Geistlichkeit, die Gotteshäuser würdig auszustatten, in einigen Jahrzehnten auch im Dom erreichen wird, was die übrigen alten Kölner Kirchen im Innern so anziehend macht, nämlich die Wohnlichkeit. Nur in einer Beziehung hat sich das ästhetische Empfinden unabänderlich zum Nachteile des Domes verschoben. Die alten schmalen Straßen mit den hohen Häusern machten auch im Dome dem Auge das schlanke Verhältnis von Breite und Höhe des Langschiffes geläufig. Die heutigen breiten Straßen haben bewirkt, daß das Langschiff, besonders wenn es von Fremden in seiner ganzen Länge überblickt wird, engbrüstig und gestelzt erscheint. Aber das ist zu ertragen, besonders von dem Einheimischen, der daran gewöhnt ist, und einem andächtigen Gemüte, das die Kritik nicht gern in solchem Raum zu Wort kommen läßt. Anders ist es mit dem Äußern, das so unendlich reich gestaltet ist, das seine fast weltliche Aufgabe, die Idee des Gotteshauses in vollendeter Weise zu verkörpern, auf die umgebenden Plätze hinausschreit und dadurch das zur Anerkennung gezwungene Volk auch zur Kritik geradezu herausfordert. Vielleicht ist nur deshalb das gespendete Lob so sauersüß. Aber wir Deutsche und besonders wir Kölner sollten unseren steinernen Freund, der so einsam und verlassen heute auf seinem Präsentierteller steht, nicht der unfreundlichen Kritik preisgeben. Wir haben allen Grund, ihm, dem Wehrlosen, dem kostbaren Vermächtnisse hochstrebender Vorfahren, soweit es in unseren Kräften steht, zu Hilfe zu kommen, indem wir ihn so zeigen, daß alles Schöne an ihm zur vollen, zur möglichst gesteigerten Wirkung kommt, daß alle Schwächen zurücktreten, daß alle ihn nur so sehen, wie sie ihn gerne sehen. Was ist indessen mit dem Dom in unseren Tagen geschehen? Bis heute haben die Freileger den Dom nur entkleidet, sie haben ihn sogar entblößt und nackt auf die gemeine Straße gesetzt; denn etwas anderes wie ob ihres Schmuckes aufgeblasene Straßen, deren Hohlräume man mit Gartenanlagen vollgestopft hat, sind die Plätze nicht, auf denen er steht. Der Wilde hat seine Spangen, aber der Dom hat nichts oder sagen wir lieber noch nichts; noch haben wir es in der Hand, dem Dome zu ersetzen, was ihm zu Unrecht genommen wurde, den Maßstab, ihm zu geben, was ihm fehlt, den fremdartigen Schmuck, der in gewissem Gegensatz zum Dom-Ornamente stehen muß, damit dieses in seinen eigenartigen Vorzügen bekräftigt werde.

Wir setzen voraus, daß die maßgebenden Kreise nicht so anspruchslos sind, sich mit den heutigen Zuständen zufrieden zu stellen. Wir geben uns überhaupt der Hoffnung hin, daß kein Kunst- und Sachverständiger von einer endgültig vollendeten Regelung der Domumgebung spricht; denn die Mittel, die allmählich bedeutende Verbesserungen herbeiführen können, sind von verhältnismäßig zu einfacher Natur. Wie leicht wäre es, die auf den weiten Plätzen ohne Ordnung, mit nur praktischen Zwecken herumliegenden Schmuckstücke, wie Drahthalter, Laternen, Kandelaber, Baumgruppen, Denkmäler, Platzflächen usw. nochmals in die Hand, diesmal aber in eine Künstlerhand zu nehmen,

neue Dinge hinzuzufügen und demnächst nur so zu verwenden, daß sie dem Dome zur Zierde gereichen, daß auch das kleinste Stück in Beziehung zum Mittelpunkte kommt, daß die Laternen zu Perlenschnüren vereinigt und die Kandelaber zu persönlichen Schmuckstücken umgeschaffen erscheinen.

Ich weise nur hin auf die Flaggenmaste vor der Markuskirche in Venedig, auf die prächtigen Treppenwangen mit ihrem Aufbau am Kölner Kunstgewerbemuseum. Wie werden diese Gebäude durch die Schmuckstücke in ihrer Wirkung gesteigert! Also: — siehe Tafel No. 36 — man ziehe vier monumentale Treppenwangen vor die westliche Domfront, errichte auf ihren Köpfen vier stattliche Flaggenmaste, die auch die reichen Beleuchtungskörper tragen. Wie gut wird die freiere und freundlichere Gestaltung dieses Zierrats der abstrakten Domarchitektur tun. Wie würde das Dogmatische der vollendeten Gotik des Gotteshauses zu einem künstlerischen Moment erhoben. Dann wäre endlich auch der jetzt üblichen kümmerlichen Beflaggung des Domes bei festlichen Gelegenheiten das lang verdiente Ende bereitet. Die mächtigen Flaggen mit ihrer Farbenpracht würden dem Dome und dem Vorplatze den Festcharakter in ungemein wirkungsvoller Weise aufprägen. Ferner, warum will man das Menschliche, das dem hehren Bau anhaftet, gänzlich abstreifen? Wie liebenswürdig wird ein tüchtiger Mensch durch kleine Schwächen, die er nicht verleugnet. Wie übel nehmen wir es ihm, wenn er den immer vergeblichen Versuch dazu macht. Das scheint der Dom zu tun. Den Raum für die Gottesdiener hat man, fast nur einem äußeren Zwang gehorchend, anbauen müssen, und wenn auch die Architektur der Sakristei bekrittelt wird, die Gesamtwirkung ist besser, als wenn der Einbau am Chore fehlte. Nötig ist auch eine Bauhütte, wie dem Tier der Magen, der den Stoffwechsel vermittelt und die verbrauchten Teile ersetzt. Warum soll der Dom sich stellen, als ob er das nicht nötig hätte? Gebe man also dieser Notwendigkeit einen entsprechenden monumentalen Ausdruck an der Stelle, die jetzt von den oft und mit Recht befehdeten Baracken beansprucht wird. Ferner verlangt der Dom, der zur Ehre Gottes, aber auch für die Menschen errichtet ist, wie jedes bessere Haus eine gedeckte Unterfahrt. Man scheue sich daher nicht, an die Südseite, da, wo das Schiff an den Turm anstößt, eine schlichte, aber würdige Vorhalle mit Unterfahrt anzubauen, und suche auch durch deren Architektur zu erreichen, daß das Starre des Domes in Ernst aufgelöst und das Kalte an ihm zum Erhabenen veredelt werde.

Schon durch diese wenigen Mittel würde das stolze Gotteshaus uns menschlich näher gerückt und darum liebenswürdiger erscheinen. Noch gibt es aber ungleich wirkungsvollere Maßnahmen zu diesem Zwecke. Wie schon vorher angedeutet, gilt es hauptsächlich, die umgebenden Plätze mit allem, was darauf ist, dem Dome gewissermaßen auf den Leib zu gestalten, so daß sie ihm wie angegossen sind, daß sie ihm gleichsam als Sprachrohr dienen. Durch die Plätze muß alles, was der Dom so pathetisch in die Welt ruft, den rechten Ausdruck erhalten. Das Zierliche und Zarte wird dann deutlich und klar, das Ernste und Strenge allen gemildert ins Herz klingen.

Wenn wir vom Bahnhofsvorplatze und der Brückenrampe absehen, müssen wir sagen: Die jetzigen Plätze sind zu weitläufig, zu verschwommen, zu charakterlos und ohne jede klare Beziehung zu dem Dom. Eine solche hat nur der unglückselige Platz „Margarethenkloster“. Die Herstellung dieses schlecht angebrachten Langplatzes in der Längsaxe des Domes lag nahe, weil die Erwerbung des früheren Rheinischen Hofes und die ästhetisch falsche Idee der Kaiserstraße zur Vereinigung des alten Margarethenklosters mit dem Domplatz verführte. Dieser Langplatz enthüllte den armen Dom an seiner schwächsten Stelle, wie ja fast jedes mittelalterliche Bauwerk entblößt und herabgemindert wird, wenn der Beschauer auf irgend eine Art zu einer geometrischen oder auf die Axe gestellten Ansicht gezwungen wird. Beweis genug hierfür ist auch der Anblick der neuen Deutzer Kirche von der alten Brücke aus. Den Dom hat man, dem Beschauer nicht zur Freude, von vorn und von hinten axial gefaßt. Wie viel praktischer und vor allem, wie viel schöner wäre es, wenn die neue Brücke im Zuge der Trankgasse über den Rhein führte. Und so reizvoll die Domfassade aus der engen Gasse der Burgmauer auch erscheint, so sehr verliert sie, wenn sie ganz überschaut werden kann bei dem Heraustreten auf das jetzige „Margarethenkloster“. Es fällt sofort auf, daß die untere Fassadenhälfte mit der oberen nicht harmoniert. Die Großzügigkeit der oberen enthüllt die Engbrüstigkeit der unteren, welch letztere durch die Zweiteilung der unteren Turmteile hervorgerufen ist. Aus weiser Absicht ist jedenfalls diese scheinbare Disharmonie entstanden. Die unteren Teile sollten aus ziemlicher Nähe, die oberen aus kilometerweiter Entfernung wirken. Den alten Meistern ist durch die Verkennung ihrer Ziele ein großes Unrecht geschehen. Ferner entbehrt für den Beschauer vom „Margarethenkloster“ aus die Fassade jedes Reliefs, wodurch sie nüchtern und reizlos erscheint. Bei unserem sonnenlosen Klima, bei dem das Hauptlicht von oben kommt, sieht man an der Fassade nur unzählige vertikale Linien, keine Körperlichkeit und an ihrer Stelle die nicht gut verteilten Fensterflächen. Für einen Renaissancebau ist die geometrische Ansicht aus der Entfernung nicht so gefährlich. Die weit ausladenden Gesimse bieten ihre Unteransicht dar und werfen nach unten Schatten. Die Säulen erscheinen immer rund. Die Domfassade hat keine weit ausladenden Gesimse und keine Säulen. Man sieht daher bei unserem meist trüben Wetter die Fassade in derselben Reizlosigkeit wie auf den alten Werkzeichnungen im Domchor. Und doch hat die Fassade ein gewaltiges Relief, es muß nur zur Erscheinung gebracht werden. Wie überraschend reich ist der Anblick, wenn man von der Marzellenstraße herkommt. Leider wäre die Hingabe an diesen Genuß der reine Selbstmord, denn hier werden dem Kunstfreunde die Beine abgefahren. Der Verkehr der elektrischen Bahnen droht Tod und Verstümmelung. Wir sind daher gezwungen, uns mit Lebensgefahr an der Apotheke und dem Hotel St. Paul vorbei, die beide ein so mustergültiges Verkehrshindernis bilden, daß sie heute oder morgen fallen müssen, nach der Südseite, nach der Ecke des Monopolhotels zu begeben, ohne auch nur gewagt zu haben, einen Blick auf den Dom zu werfen. Hier machen wir nun die traurige Wahrnehmung, daß selbst mit Einsetzung des Lebens ein Genuß nicht möglich ist. Ein zweites mustergültiges Verkehrshindernis taucht auf und entzieht uns den ersehnten Anblick gänzlich. Den Freilegern hat leider Pietät und Geldmangel hier einen Strich durch die Rechnung gemacht. Da steht zunächst das Schebensche Haus, von dem berühmten Freiherrn von Schmidt erbaut, und streckt seinen

häßlichen Brandgiebel in die Luft, der die vergangene Schönheit der Fassade vollkommen vergessen und die Pietät als Krankheit erscheinen läßt. Das Haus muß fort, es mag an anderer Stelle wieder aufgerichtet werden, und mit ihm fort muß aus Gründen des Verkehrs und der Ästhetik alles, was sich zwischen den Dom und den Wallrafsplatz drängt, es koste, was es wolle. Dann haben wir den ersehnten, zur Würdigung des Domes notwendigen Anblick. Die Reizlosigkeit der geometrischen Ansicht ist verschwunden, wenn bei der günstigen Übereckstellung die Strebepfeiler sich von der Fassade loslösen, wenn die mächtigen Fensterleibungen in die Erscheinung treten und das Fleisch der Turmmauern zeigen, wenn endlich die Seitenansichten der Türme die Fassade, die ja nicht die dekorierte Fläche ist, als welche sie vom „Margarethenkloster“ aus erscheint, als gewaltigen Baukörper verraten. Die Nähe des Monuments verhindert, die ungleichen Teile unmittelbar gegeneinander abzuwägen, ohne uns das Bewußtsein des Gesamteindrucks zu rauben. Damit wäre also der richtige Standpunkt gewonnen, sofern ein Standpunkt für den vollen Genuß überhaupt richtig ist. Ein Hauptreiz der mittelalterlichen Achitektur beruht, was den Aufbau angeht, darauf, daß die einzelnen Bauteile bei verändertem Standpunkte verschiedenartige Harmonien ergeben, daß der Bau ein blühendes Leben entwickelt, sobald man seinen Standpunkt ändert. Um bei der Domfassade den vollen Genuß zu ermöglichen, ist also eine Promenade mit freiem Blick auf den Dom am Monopolhotel vorbei bis zur Komödienstraße erforderlich und daher unter allen Umständen herzustellen. Die Fluchtlinie ist vom Monopolhotel zur Westflucht der Marzellenstraße durchzuführen. Hotel St. Paul und die Apotheke sind abzureißen, das „Margarethenkloster“ ist neu mit hohen Häusern, mit einem Kölner Hansahaus zu bebauen und die Burgmauer mittelst einer großen Durchfahrt zum Domplatze zu führen, die sich trichterförmig öffnet, damit der Fußgänger die langsam fahrende elektrische Bahn zeitig wahrnehmen kann. Vor diese geschlossene Häuserflucht ist ein 7—8 m breiter Bürgersteig zu legen, der an Stelle des jetzigen Engpasses „unter Fettenhennen“ und des Vorgebirges „Hotel St. Paul“ in den Hauptstraßenzug der Stadt eine einzig schöne und abwechslungsreiche Promenade einfügen würde. Zwischen das Doppelgeleise der nebenher laufenden Straßenbahn sind die drahttragenden Lichtmaste so dicht zu stellen, daß die Beleuchtungskörper eine architektonisch wirkende Linie bilden, die den über den Platz führenden Staßenzug klar betont. Die Schönheit eines Platzes erfordert unbedingt Geschlossenheit. Um den Domplatz ganz zu schließen, ist eine Verbindung zwischen dem Domhotel und der zu erbauenden, oben schon erwähnten Vorhalle mit Unterfahrt zu schaffen, am besten durch ein Ehrentor, das Peterstor heißen möge und das die Plätze zugleich sondert und verbindet.

Zur Ausstattung ist an der vom Verkehre nicht berührten Stelle, gegenüber dem Hotel Ernst, eine Säulenhalle zu errichten, die nach dem Domplatze zu als Hintergrund für ein Reiterstandbild des Fürsten auszubilden wäre, der die Umgestaltung der Domumgebung nach alten und gottlob wieder modernen künstlerischen Gesichtspunkten wirksam fördert. Nach der Trankgasse zu wären in der Säulenhalle Warteräume, Sanitätswache, Aborte usw. einzurichten. Dadurch würde der eigentliche Dom-Vorplatz zu seinem Vorteil wieder eingeengt und der alte Straßenzug Trankgasse-Komödienstraße mit seinem profanen Verkehr abgesondert, ohne daß die Geschlossenheit des ganzen Platzes vermindert wäre. Ferner könnte als Hauptzierstück am Eingange vom Wallrafsplatze ein Monumentalbrunnen errichtet werden, dessen Wasserkünste natürlich dem bekannten Domwinde Rechnung tragen müßten. Auch wäre vielleicht der Porta Paphia, dem Opfer der im Zeichen des Verkehrs stehenden Zeit, der alte, von der Menge nicht mehr in Anspruch genommene Platz wieder einzuräumen, um den Zusammenhang der deutschen Kultur mit dem klassischen Altertume zu zeigen und den Blick über die gesamte, bald 2000jährige Geschichte der Stadt Köln und des deutschen Volkes zu lenken. Das vermag nur ein Bauwerk und sei es noch so kümmerlich, das an seiner alten, allein richtigen Stelle steht, von der es ja auch nur aus Verkehrsrücksichten verdrängt worden ist.

Der Domplatz dürfte auch nicht wie heute ein von nur einseitig praktischen Gesichtspunkten aus hergestelltes Gefälle haben. Das gibt ihm den Charakter einer erweiterten Straße. Das Gefälle ist ein wesentlich künstlerisches Moment, das die Erscheinung eines Platzes sehr beeinflußt. Ein schöner Platz muß eine gewisse Gestaltung nach der Mitte erhalten, wie der Petersplatz in Rom, oder den Eindruck einer ziemlich wagerechten Platte machen, wie der Markusplatz in Venedig. Durch sein Gefälle und das, was auf ihm steht, muß ein Platzkern klar erkennbar gemacht werden. Der Domplatz ist daher bis zu der Säulenhalle ungefähr auf die Höhe des Wallrafsplatzes zu bringen und die Verbindung mit den umliegenden breiten Straßen durch Stufen herzustellen. Der eigentliche Wagenverkehr wird um den Platz herumgeleitet, während der Fußgängerverkehr ihn ungefährdet in schräger Richtung auf dem kürzesten Wege kreuzt.

Überaus wichtig für die Wirkung, besonders bei Abend, ist die Anordnung der Beleuchtungskörper. Hier darf nicht gerechnet werden, ob auch jede Normalkerze zu der zufällig für notwendig erachteten Nutzwirkung kommt. Die Lichtträger dürfen nicht hingestellt werden wie heute, wo sie die schon unklaren Plätze noch unklarer machen mit ihrer zwar einwandsfreien Licht- aber um so schlechteren Beleuchtungswirkung. Nein, sie müssen in Paradeaufstellung stehen wie Soldaten; die Laternen als Gemeine, die Bogenlampen als Offiziere. Alle Beleuchtungsgegenstände, die durch die Straßenzüge und Flächen, die Domportale und Monumente bedingt sind, müssen klar erkennbar sein und so wirken, als ob ein Beleuchtungskünstler tätig gewesen sei, der in Köln heute leider seine Künste nur bei Gartenfesten der Flora zeigt.

Auf diese Art wäre der große Hauptplatz von Köln geschaffen, der die Stadt würdig vertritt, der, schön umrahmt, vom Dom vollkommen beherrscht, selbst Herrscher des ihn überflutenden Hauptverkehrs, allen praktischen und künstlerischen Forderungen genügen könnte.

Im Gegensatz zu diesem Platze, der die Herztätigkeit des Kölner Lebens offenbart, wären die Flächen auf der Südseite des Domes, die fast keinen natürlichen Verkehr haben, als ein weihevolles Forum auszubilden, das zur Beschaulichkeit und stillem Genuß einladet und Köln das gibt, was sonst nur Residenzen haben. Der würdige Zugang ist schon geschaffen.

(Fortsetzung folgt in Heft 6.)

DER BAU DER STÄDTE AN FLÜSSEN IN ALTER UND NEUER ZEIT.

Von Forbát-Fischer, Frankfurt a. M.-Budapest.

(Fortsetzung aus No. 4.)

Durch die Umwallung wurde die weitere Längsentwicklung der Städte parallel zum Hauptverkehrsweg, also an Flüssen parallel zum Flusse zwar behindert, aber die grundsätzliche Richtigkeit einer solchen Entwicklung keineswegs in Frage gestellt, da sich der Verkehr in den meisten Fällen nach wie vor überwiegend in dieser Hauptrichtung vollzog und noch vollzieht. Nichts wäre daher natürlicher gewesen, als in dem Augenblicke, wo die Festungsgürtel aus dem einen oder anderen Grunde beseitigt werden konnten, allmählich wieder zu der natürlichen baulichen Entwickelung der Städte zurückzukehren und diese dort fortzusetzen, wo sie durch den aus Gründen der Sicherheit erfolgten gewaltsamen Eingriff der Befestigungswerke unterbrochen worden ist.

Statt dessen wurde das Netz der Hauptverkehrswege neben den Radialstraßen, die ihre Berechtigung auch bei der parallelen Entwicklung in keiner Weise eingebüßt haben würden, im Anfang überwiegend aus Ringstraßen gebildet, zu welchen die Schrägstraßen in vielen Fällen erst später hinzugetreten sind. Auf diese Weise wurde den Städten an Flüssen eine Entwicklung gegeben, die anstatt mit dem Fluße zu gehen, diesem geradezu den Rücken wendet. Anstatt mit breiter Basis am Flusse anzusetzen und dessen Richtung nach dem Muster der alten Stadtanlagen maßgebend für die weitere Entwickelung sein zu lassen, beschränkte man sich auch bei der Erweiterung vorerst auf den durch die Befestigungswerke in verkehrstechnischer Hinsicht ganz willkürlich, weil ohne jede Rücksicht auf den Uferverkehr herausgegriffenen Teil der Uferlinie, und lenkte in der Folge die Stadterweiterung in radialer Richtung auf Gebiete, die sich immer weiter vom Fluße entfernten, ohne mit diesem durch ein entsprechend angeordnetes Straßennetz in ausgiebige Verbindung gebracht zu werden.

Wenn wir die Wirkung beobachten, welche die Ausdehnung des Stadtgebietes und die damit stets verbundene Zunahme des Verkehrs im Stadtinnern auf das altstädtische Straßennetz in den meisten Fällen ausgeübt hat, so werden wir die Behauptung, daß es in Städten an Flüssen hauptsächlich auf durchgehende Verkehrsadern ankommt, die mit dem Fluß parallel laufen, durchaus bestätigt finden. So zeigt der Übersichtsplan von Frankfurt a. M. in erster Reihe den die Altstadt in ihrer ganzen Länge durchziehenden Hauptverkehrszug vom Bahnhof über die Kaiserstraße und Zeil nach dem Osten der Stadt, der erst in den letzten 30 - 40 Jahren durch Schaffung der Kaiserstraße und Ausführung des Zeildurchbruchs seine heutige Bedeutung für den Verkehr erlangt hat, zu dessen Entlastung aber trotz der verhältnismäßig kurzen Zeit seines Bestehens bereits der demnächst zur Ausführung gelangende neue Weg über die Kronprinzen- und Braubachstraße für erforderlich erachtet worden ist. Es sei ferner hingewiesen auf die Rue de Rivoli in Paris, auf den Breiten Weg in Magdeburg, auf die Hohe Straße in Köln, deren ohnedies schon starker Verkehr mit dem Wachstum der Stadt ebenfalls fortwährend steigt. Für Wien, das sich anfangs um einen auf einer Anhöhe gelegenen befestigten Stützpunkt herum entwickelt hat und dessen innere Stadt eine mit dem Donaukanal, an dessen Ufern sie gelegen ist, gleichgerichtete durchgehende Längsstraße zur Zeit überhaupt noch nicht besitzt, haben verschiedene Wettbewerbsentwürfe für die Regelung der Stadt einen Durchbruch in diesem Sinne vorgeschlagen, der z. B. die Wollzeile mit der Hohenstaufenstraße verbindend eine Verkehrstraße parallel zu dem in eine leistungsfähige Wasserstraße verwandelten Donaukanal und in weiterm Abstande auch zur Donau selbst herstellen würde.

Während auf diese Weise die Bildung von parallel zum Flußlaufe liegenden Verkehrstraßen innerhalb der Altstadt unter dem Drucke des bereits vorhandenen Verkehrsbedürfnisses erforderlich wurde, war die Herstellung von unmittelbar längs der Ufer hinziehenden leistungsfähigen Straßenzügen zur Zeit der Aufhebung der Festungswälle nach dem Umfange, den der Uferverkehr in den meisten befestigten Städten tatsächlich aufweisen konnte, in der Regel keine unbedingte Notwendigkeit. Der zweckmäßige Ausbau der Flußufer wird aber in aufblühenden Städten früher oder später dennoch erfolgen müssen, wenn nicht auf die völlige Ausnutzung der Vorteile des neuerdings wieder in erheblichem Maße zunehmenden Wasserverkehrs auch in Zukunft verzichtet werden soll. Die richtige Ausbildung der Flußufer u. z. nicht nur auf der ehemals befestigten Strecke, sondern in organischem Zusammenhange hiermit längs des ganzen erweiterten Stadtgebietes unter gleichzeitiger Berücksichtigung des Wasser- und Landverkehrs, sowie möglichst auch zur Schaffung schöner Städtebilder, Promenaden und gärtnerischer Anlagen, ist dort, wo die dichte altstädtische Bebauung bereits in früheren Jahrhunderten bis hart an das Flußufer herangerückt ist, eine schwierige Aufgabe, deren Ausführung mit großen Opfern verbunden sein kann. Je länger aber diese Arbeit hinausgeschoben wird, desto größere Schwierigkeiten wird sie in der Regel zu überwinden haben und es verdient daher anerkannt und nachgeahmt zu werden, wenn in manchen Städten, so z. B. namentlich in Köln, der planmäßige Ausbau der Flußufer als ein wesentlicher Bestandteil der Stadterweiterungsarbeiten aufgefaßt und auch zur Durchführung gebracht wurde. Die vor einigen Jahren mit großen Kosten ausgeführte Vorschiebung der Rheinufer in Düsseldorf verfolgte denselben Zweck einer den heutigen wirtschaftlichen und schönheitlichen Bedürfnissen und Anschauungen mehr entsprechenden Ausgestaltung der Flußufer innerhalb des Stadtgebietes.

Bei solchen Festungsstädten, die nicht an Flüssen gelegen sind, in welchen daher der Wallgürtel eine geschlossene Kurve bildete, ist die ringförmige Anordnung des Hauptverkehrsnetzes zwar auch nicht diejenige, die dem natürlichen Bedürfnisse des Verkehrs am besten

entsprechen dürfte; immerhin ist die geringe Eignung dieser Lösung zur tatsächlichen Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses, in diesem Falle nicht so in die Augen springend wie bei Städten an Flüssen. Wohl aber hat die ringförmige Anordnung auch bei diesen Städten eine Reihe von Erscheinungen zur Folge, die wir hier nicht unerwähnt lassen wollen, da sie in gleicher Weise auch bei den Städten an Flüssen zu beobachten sind und für die weitere Entwicklung ebenfalls von nachteiligem Einflusse werden können.

Die außerhalb der ersten Ringlinie gelegenen Gebiete der Stadterweiterung werden nach den neueren, zur Zeit bereits fast allgemein geltenden Anschauungen sowohl was den eigentlichen Bebauungsplan, als auch was die Bauordnung betrifft, von dem alten Stadtkern unterschiedlich behandelt und das mit vollem Recht, um eine den wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen der Bevölkerung entsprechende Wohnweise zu erreichen. Die Altstadt, das ist gewöhnlich der innerhalb des ehemaligen Festungsgürtels gelegene Teil des Stadtgebietes, und einige ihr inbezug auf die Bebauung gleichgestellte benachbarte Viertel werden demgegenüber der dichteren Bebauung zu Zwecken des großstädtischen Handels vorbehalten und bilden mit ihren Kaufhäusern und großen Läden den Mittelpunkt des inneren städtischen Verkehrs.

Durch die Lage der ersten Ringstraße und durch die erwähnte Scheidung in der Bebauung der Innen- und Außenstadt wird die Größe dieses inneren Handels- und Verkehrszentrums ein für allemal festgelegt. Es ist einleuchtend, daß dessen Ausdehnung auf große Schwierigkeiten stoßen muß, ja in organischem Zusammenhange mit der Altstadt unter Umständen ganz und gar unmöglich gemacht werden kann, wenn die einer geräumigeren Wohnweise angepaßten Stadtteile, womöglich mit offener Bebauung, den innern Stadtkern ringförmig vollständig einschließen. Bei Zunahme der Bevölkerung ist aber ein wachsendes Bedürfnis nach großstädtischen Geschäftshäusern und demzufolge auch nach hierfür geeigneten neuen Straßen unausbleiblich, eine Ausdehnung des dem Handel dieser Art in erster Reihe vorbehaltenen Stadtkerns daher ebenso notwendig, wie die Ausdehnung des Stadtgebietes überhaupt. Der erhöhte Bedarf an Geschäftsgebäuden wird zwar eine Zeitlang dadurch befriedigt werden können, daß die in der Altstadt noch vorhandenen Wohnhäuser allmählich auch zu Geschäftslokalen umgewandelt werden, daß mithin gewissermaßen eine Entvölkerung der Altstadt eintritt in dem Sinne, daß die Anzahl der Bewohner, die auch ihren ständigen Wohnsitz in der Altstadt haben, fortwährend abnimmt, eine Erscheinung, die bekanntlich in der City von London besonders deutlich zu beobachten war, die aber bis zu einem gewissen Grade auch in jeder andern aufblühenden Großstadt nachzuweisen ist. Eine weitere Gelegenheit zur Erbauung von Geschäftshäusern in der Altstadt bieten die Durchbrüche neuer Straßen, deren Neubauten wohl meistens der Benutzung zu großstädtischen Geschäftsräumen angepaßt sein werden. Aber diese Auskunftsmittel reichen bei dem fortschreitenden Anwachsen der Städte nur für eine beschränkte Zeit aus, und wofern nicht neue Stadtgebiete der Ansiedlung für den Handel erschlossen werden, ist ein Übergreifen der vorwiegend dem Handel gewidmeten Baulichkeiten auf solche Teile der Außenstadt, die ursprünglich andern Zwecken bestimmt waren, nicht zu verhindern. Der Handel wird dadurch in Viertel gedrängt, die nach der Art ihrer Bebauung seinen besonderen Bedürfnissen nicht oder nur unvollkommen entsprechen, und daß dieser Umstand sowohl für den beteiligten Handel, wie auch für den baulichen Charakter der fraglichen Stadtteile nicht ohne nachteiligen Einfluß bleiben kann, bedarf wohl keiner weiteren Auseinandersetzung.

Daß dieser Übelstand in verschiedenen Städten bereits recht fühlbar hervorgetreten sein muß, geht aus dem Umstande hervor, daß manche Stadt die dem Handel am besten entsprechende geschlossene und dichtere Bebauung der Alt-, bezw. Innenstadt nicht nur auf die unmittelbar benachbarten, sondern auch auf die weiter abliegende Teile des Stadterweiterungsgebietes auszudehnen sich bemüßigt gefühlt hat. So ist z. B. in der Bauordnung der Stadt Halle a. S. die Bebauung auf die ganze Länge der Radialstraßen in derselben Weise vorgesehen wie diejenige der Altstadt; das System der ringförmigen Ausbildung nicht nur im Bebauungsplane, sondern auch in der Abgrenzung der einzelnen Zonen der Bauordnung ist hier daher bereits durchbrochen. Die Lage einer Radialstraße, zumal an ihrem vom Stadtkerne entfernteren Teile, kann aber die Lage im Stadtinnern für ein Geschäftshaus nicht ersetzen. Wohl können die Radialstraßen auch einen bedeutenden Verkehr aufweisen; ihr Verkehrshinterland wird aber doch immer ein beschränktes bleiben und nur einen Teil des nach der Stadt gehenden Verkehrs umfassen. Einen vollen Ersatz für die mangelnde Ausdehnungsfähigkeit der Innenstadt bietet also auch diese Maßregel nicht, das Beseitigen der Hindernisse für eine solche Ausdehnung bleibt vielmehr nach wie vor eine Aufgabe, die in befriedigender Weise nur durch eine von vornherein entsprechend gestaltete Ausbildung des Bebauungsplanes gelöst werden kann.

Die längs der Radiallinien verhältnismäßig rascher vorschreitende Bebauung führt ferner notgedrungen dazu, daß zwischen den Radiallinien weite Flächen unbebaut liegen bleiben, deren geschlossene Bebauung mit Schwierigkeiten verbunden sein wird, da die Zwischenräume zwischen diesen einzelnen Linien in größerer Entfernung von der Stadt immer größer werden, und deren geschlossene Bebauung eine in demselben Verhältnis immer rascher anwachsende Zunahme der Bevölkerung zur Voraussetzung haben würde.

Aber nicht nur inbezug auf die Bebauung, auch inbezug auf den Verkehr hat die Anordnung nach der Ringform ihre Nachteile, die sich mit der Ausdehnung des Stadtgebietes immer stärker fühlbar machen werden und denen auch durch die Einfügung von Schrägstraßen, gleichgiltig ob sie von vornherein oder unter dem Drucke der Verhältnisse erst nachträglich erfolgt, namentlich bei den Städten an Flüssen, nur zum Teil wird abgeholfen werden können. Für den Verkehr kommen eigentlich nur die Radial- und Schrägstraßen in Betracht, da die Ringstraßen zwischen zwei mit einander in Verbindung zu bringenden Punkten immer eine gewisse Wegverlängerung bedingen. Wenn daher die Ringstraßen auch aus geschichtlichen Gründen ihre Berechtigung haben, als Mittel zur glatten Abwicklung des durchgehenden Verkehrs scheiden sie, sofern nicht die unmittelbaren Anlieger in Frage kommen, fast vollständig aus. Namentlich wird dies bei Städten an Flüssen dann der Fall sein, wenn die beiden Enden der

Ringstraße, wie dies vielfach der Fall ist, stumpf gegen den Fluß geführt und nicht durch eine längs des Ufers hergestellte leistungsfähige Verkehrstraße mit einander in Verbindung gebracht werden oder wenn besondere Schwierigkeiten im Gelände der Entwicklung des Verkehrs auf der Ringstraße hindernd im Weg stehen, wie z. B. in Frankfurt a. M., wo das östliche Ende des äußeren Ringstraßenzuges, die Habsburger Allee, senkrecht gegen den steilen Abhang des Röderbergwegs geführt wird, dessen 1 : 5 bis 1 : 10 betragende Neigung eine Fortsetzung der Ringstraße bis an das Flußufer überhaupt unmöglich macht.

Aber auch das konzentrische Zusammenführen des Verkehrs nach dem Stadtinnern durch die Radialstraßen ist auf die Dauer nicht ohne nachteilige Folgen durchführbar. Denn neben dem nach wie vor die Hauptsammelstelle des örtlichen Handels und Verkehrs bildenden inneren Stadtkerne werden in jeder größeren Stadt mit der Zeit neue Verkehrsmittelpunkte entstehen müssen, die innerhalb der Innenstadt nicht mehr unterzubringen sein werden, die aber von allen Stadtteilen in gleicher Weise bequem zu erreichen sein müssen. Es sind dies Zentralbahnhöfe für den Personen- und Güterverkehr, Hafenanlagen, Markthallen u. dgl. Bei einem Verkehrsnetze, das vorwiegend aus Radiallinien nach dem Stadtinnern zusammengesetzt ist, wird auch der Verkehr nach diesen außerhalb der Innenstadt gelegenen Verkehrszentren zum größten Teile über die Innenstadt geleitet werden müssen, was sehr leicht zu einer Verkehrsüberlastung führen kann abgesehen davon, daß es den Weg von verschiedenen Stadtteilen nach den in Frage stehenden Punkten wesentlich verlängert. Eine teilweise Ablenkung des Radialverkehrs nach diesen neuen Verkehrsmittelpunkten ist daher erforderlich und wird früher oder später auch in denjenigen Städten ausgeführt werden müssen, die bis jetzt mit der Anordnung von Ring- und Radiallinien glaubten auskommen zu können.

Bei Städten an Flüssen tritt bei der nach dem Stadtinnern gerichteten Anordnung der Hauptverkehrswege noch der Umstand hinzu, daß, sowie bei Anlage der die Innenstadt begrenzenden Festungswerke in den meisten Fällen ein Teil des Flußufers ohne jede Rücksicht auf die Erfordernisse der Schiffahrt und der Wechselwirkung zwischen Wasser- und Landverkehr, lediglich aus anderen, dem Verkehre fremden Gesichtspunkten, willkürlich herausgegriffen wurde, nun mittels der Radialstraßen auch der Verkehr zwischen dem ganzen Stadtgebiet und dem Flusse nach diesem Teil der Ufer künstlich hingelenkt wird. Die Anlage von Hafen- und Umschlagplätzen, sowie eine zweckmässige Ausnutzung der Ufer überhaupt, sei es zu Zwecken des Verkehrs, der Schönheit oder Erholung, läßt aber eine mit dem Lauf des Flusses mehr in Einklang stehende Ausbildung des Verkehrsnetzes, die auf eine Erschließung des Flußufers in seiner ganzen Länge für das dahinter liegende Stadtgebiet abzielt, jedenfalls als die vorteilhaftere erscheinen.

In einem einzigen Falle hätte die Ringform bei den Städten an schiffbaren Flüssen auch in Hinsicht auf die Erfordernisse des Verkehrs ihre volle Begründung, wenn nämlich vom Hauptstrom abzweigend zur leichteren Erschließung des Hinterlandes, sowie zur Vermehrung der Uferlänge und Erleichterung des Umschlagverkehrs ein schiffbarer Ringkanal durch das Stadtgebiet geführt worden wäre mit Uferstraßen zu seinen beiden Seiten. Diese bei Städten mit flacher Geländegestaltung so nahe liegende Gelegenheit zur wesentlichen Erhöhung des Nutzens, den eine Stadt aus ihrer Lage an einem schiffbaren Strom ziehen kann, ist aber nur in wenigen Fällen ausgenutzt worden, wenn auch Vorschläge hierzu in manchen Fällen rechtzeitig gemacht worden sind. So schlug ein ungarischer Ingenieur Petzval vor, nach der großen Hochwasserkatastrophe des Jahres 1838, der die damalige Stadt Pest fast vollständig zum Opfer fiel, zur Beseitigung der Hochwassergefahr, gleichzeitig aber auch zur Ausnutzung für den Verkehr einen Kanal um die Stadt herumzuführen, welcher Vorschlag jedoch, sehr zum Nachteile für die bauliche Entwicklung der Stadt, nicht ausgeführt worden ist. Für Bremen hat Oberbaudirektor Franzius noch kurz vor seinem Tode eine ähnliche Binnenschiffahrtsanlage vorgeschlagen, die, auf zur Zeit noch nicht bebautem Gelände gedacht, für den Fall ihrer Ausführung die spätere Entwicklung der Stadt in der weittragendsten Weise günstig beeinflussen würde. Der um die Stadt Breslau herumgeführte Großschiffahrtsweg wird nach der Bebauung der umliegenden Gebiete gleichfalls einen durch die Stadt geführten ringförmigen Schiffahrtskanal darstellen, welcher, wofern der Bebauungsplan auch im übrigen entsprechend ausgestaltet werden sollte, die gedeihliche Entwicklung der Stadterweiterung wesentlich zu fördern in der Lage sein wird.

Während aber die Beispiele zu einer in solcher Weise erhöhten Ausnutzung der Schiffahrtsgelegenheit nur äußerst selten anzutreffen sind, führten die Vorbilder der durch die Festungsbauten bedingten Grundrisse ehemals befestigter Städte zur Anwendung derselben auch in solchen Fällen, wo nach Lage der Verhältnisse und nach der geschichtlichen Entwicklung ein Grund hierfür in keiner Weise vorhanden war. So wurde die Stadt Mannheim zwar im Rechteckschema, aber mit ringförmigem Abschlusse erbaut, und wenn die Stadt ihre Blüte trotzdem in erster Reihe dem Zusammenwirken von Wasser- und Landverkehr und ihren ausgedehnten und gut geleiteten Hafenanlagen zu verdanken hat, so ist doch die Art und Weise, wie die Rheinufer in den Rahmen der Städtegründung nicht mit einbezogen wurden, keineswegs als mustergültig zu bezeichnen. Durch den ringförmigen Abschluß der ersten Anlage ist hier allerdings wenigstens bewirkt worden, daß außerhalb derselben die Einförmigkeit der Schachbretteinteilung nicht mehr fortgesetzt wurde, aber an dem Umstande, daß der größte Teil des längs der Stadt gelegenen Flußufers mit der Stadt selbst nur in losem Zusammenhange steht, konnte nachträglich kaum mehr etwas geändert werden. Auch beim Wiederaufbaue der Stadt Szegedin, die im Jahre 1879 durch eine Hochwasserflut vernichtet worden ist und wo die Entwerfer in der Gestaltung des neuen Stadtgrundrisses beinahe vollständig freie Hand hatten, kam die schematische Anordnung mit doppelter Ringstraße zur Anwendung, obzwar auch in diesem Falle eine Anlage, die eine naturgemäße, leichte und unbeschränkte Erweiterungsfähigkeit parallel zum Flußlaufe gewährleistet hätte, dem gesteckten Ziele und den örtlichen Verhältnissen besser entsprochen haben würde.

(Schluß folgt in Heft 6.)

ZUR UMGESTALTUNG DES THEATERPLATZES IN DRESDEN.

Der im vergangenen Jahre ausgetragene erste, allgemeine Wettstreit hat es bekanntlich zu keiner Entscheidung gebracht, weder für die Stadtgemeinde, denn diese hat inzwischen noch einen zweiten, im Stillen verlaufenen, engeren Wettbewerb unter den damals Preisgekrönten herbeigeführt, noch für die Städtebaukunst überhaupt, denn diese hätte nach den Aeußerungen von Fachschriftstellern und der Tagespresse eine Beurteilung von einem weiteren Standpunkte aus verlangt. Dank dem Entgegenkommen des städtischen Tiefbauamtes sollen nun die Pläne, mit denen im engeren Wettstreite um den Sieg gerungen wurde, in der folgenden Nummer unserer Zeitschrift bekannt gemacht werden. Hier sei deshalb zunächst kurz noch einmal auf den öffentlichen Stand der Angelegenheit hingewiesen.

Bereits im Juli 1903 hatte der Dürerbund die weiterhin in der Chronik abgedruckte Eingabe an den Rat der Stadt Dresden gerichtet. Darin wurden alle in die Sache hineinspielenden Fragen, also auch die sich auf den schon beschlossenen Neubau der Augustusbrücke und den in Zukunft zu erwartenden Umbau des Neustadtufers beziehenden berührt. Lediglich auf die Platzgestaltung beschränkte sich dagegen die gleichfalls an den Rat der Stadt gerichtete Eingabe (siehe in der Chronik unserer No. 3) einer Anzahl für die Sache begeisterter Architekten, die einen dritten Wettbewerb auf Grund eines erweiterten Programms befürworteten. Dazu kamen u. a. die Vorschläge von Martin Haller, sowie von Theodor Fischer und Hans Bernoulli, auf die in den No. 3 und 4 unserer Zeitschrift aufmerksam gemacht wurde. Sie wollen den Platz mehr oder minder weit gegen die Elbe hin öffnen, wie es bereits in einem Entwurfe des ersten Wettbewerbes versucht war. Gegen diesen Gedanken hat sich nun wieder der ebenfalls am allgemeinen Wettstreite beteiligt gewesene Architekt, Herr Kurt Diestel in der Dresdener Zeitung gewendet, so daß es angebracht erscheint, dessen Entwurf im folgenden noch nachträglich mitzuteilen, zumal die beigegebene Erläuterung in scharfen Umrissen die wesentlichen Punkte bezeichnet, auf die es bei der Umgestaltung des Platzes ankommen kann. Daran ändert nichts, daß sie der Verfasser selber nur als eine flüchtige, in der letzten Stunde vor Abgabe des Entwurfes hingeworfene Skizze angesehen wissen will, in der er, lediglich um nicht zu weit aus dem Rahmen des Programms hinauszutreten, die naheliegenden Beziehungen zur Augustusbrücke unterdrückt hat. Zum besseren Verständnisse wird der dem Programme s. Z. zu Grunde gelegte Lageplan hier vorangestellt.

I. WETTBEWERBENTWURF „SAN MARCO“.

Von KURT DIESTEL, Architekt, Dresden.

Der Verfasser glaubte von einer streng an das Programm gebundenen Behandlung der Theaterplatzfrage um so mehr absehen zu müssen, als diese seit Jahren der Gegenstand seines anhaltenden Interesses und beständiger Beobachtung gewesen ist, die ihn auf vielfach andere Wege gewiesen hat, als sie das Programm zur Lösung der Frage in Aussicht zu nehmen scheint.

Die fast sprichwörtliche Öde unseres Theaterplatzes ist in erster Linie zurückzuführen auf den Mangel an Geschlossenheit, in zweiter Linie auf scheinbar nebensächliche Umstände, wie z. B. besonders schlechtes Pflaster und unglückliche Stellung des König-Johann-Denkmals, dessen Höhenabmessung wohl den Verhältnissen des Platzes Rechnung trägt, dessen Masse im übrigen für seine zentrale Stellung viel zu leicht ist, und dessen persönliches Element durch einen zu reich gestalteten Unterbau der Betrachtung so gründlich entzogen wird, daß es nur in einer Hinsicht eine gewisse Volkstümlichkeit genießt, nämlich als Treffpunkt für die Theaterbesucher und die sie etwa Abholenden. Auch diese Volkstümlichkeit beschränkt sich nur auf einen sehr untergeordneten Teil des Ganzen, nämlich den Pferdeschwanz. (Man sagt hier nur: wir treffen uns nach dem Theater unter dem Pferdeschwanz.)

Für den vorliegenden Entwurf — siehe die Tafeln 38 u. 39 — handelte es sich darum, die Folgerungen zu ziehen aus den, durch die hauptsächlichsten den Theaterplatz umgebenden Baulichkeiten, gebotenen Axen und Maßverhältnissen. Danach mußte der Helbigsche Ersatzbau dem Theaterplatze, parallel zum Museum, vorgelegt werden, nicht etwa in seiner Hauptausdehnung dem Flußlaufe folgen oder in rechtwinklige Beziehung zu dem Brückenkopfe treten.

Eine weitere Schließung des Platzes, soweit die ihn berührenden Verkehrsbedingungen dies gestatten, erfolgte durch die Schwenkung der Hauptwache in einem rechten Winkel zum Museum und die Anordnung zweier größerer Denkmalanlagen neben dem Hoftheater. Die Hauptwache, deren Waffenplatz dem Theaterplatz zugewendet wird, bedarf indessen der Wiederholung ihrer Hauptfassade an der Sophienstraße, da allein von dieser das für die Wirkung einer Säulenhalle notwendige unmittelbare Sonnenlicht zu erhalten ist.

Der Helbigsche Ersatzbau besteht in der Hauptsache

aus einem größeren Restaurant, verbunden mit Kaffeehaus, dem besonders die Säulenhalle und die offene Terrasse zur Verfügung stehen werden. Der Verfasser befürchtet keine wesentliche Beeinträchtigung des architektonischen Eindrucks durch etwaiges Aufstellen von Gewächsen oder Sonnensegeln zum Schutze der Gäste.

Da durch eine grundsätzliche Veränderung der Ufer-Anlagen die gegenwärtigen Vorzüge des Helbigschen Restaurants — unmittelbare Nähe des Wassers, Blick auf die majestätische Augustusbrücke — demnächst beseitigt werden, auch das im Augenblicke noch reizvolle Neustädter Ufer in absehbarer Zeit ein völlig anderes Gesicht zeigen wird, so ist der ideelle Schwerpunkt des neuen Bauwerks nach dem Theaterplatze gewendet worden. Hier denkt sich der Verfasser, insbesondere zurzeit der Opernferien, Abendkonzerte ausgeführt, wie sie ähnlich den Markusplatz in Venedig zum volkstümlichsten Mittelpunkte der Stadt machen.

Da während dieser Zeit ein nennenswerter Wagenverkehr über den Platz hinweg nicht stattzufinden braucht, so ist kaum zu bezweifeln, daß an die vorgeschlagene Einrichtung sich sehr bald ein lebhafter Menschenverkehr knüpfen wird, wie ihn jeder größere Platz bedarf, um seinen Wert im Stadtbilde zur vollen Geltung zu bringen.

Dem Helbigschen Ersatzbau ist ein neuer Weißer Saal, sowie eine nach der Elbe gelegene, ausreichend große Gartenterrasse zugedacht worden. Das nach dem Flusse zu deutlicher ausgesprochene Obergeschoß ist entweder für Festlichkeiten oder für intime Kunstausstellungen nutzbar zu machen und gegebenenfalls mit den Wirtschaftsräumen des Kellergeschosses in Verbindung zu bringen. Das Dach der Säulenhalle ist von diesem oberen Raume aus zugänglich gedacht und dürfte bei Gelegenheit von Paraden, Fackelzügen usw. besonders bevorzugt werden. Zahlreiche Feuerstellen für Gasfackeln und Fanale würden den Neubau bei etwaigen Festbeleuchtungen bedeutsam mitsprechen lassen.

Statt dieser Anordnung könnte auch die Hauptwache mit dem Helbigschen Ersatzbau in Verbindung gebracht werden, wobei die nach der Elbe zu gelegene Front des letzteren unverändert zu übernehmen sein würde. An Stelle des Weißen Saales, dessen Errichtung indessen nichts im Wege stände, wäre dann eine offene Terrasse (Gartenrestaurant) anzulegen — siehe die Variante des Lageplans auf S. 74. Das Museum könnte ferner zwei niedrige Flügelanbauten erhalten, welche die räumliche Begrenzung des Platzes nach dieser Seite besonders stark betonen würden.

Von einer Bearbeitung der Augustusbrücke glaubte Verfasser Abstand nehmen zu müssen, da weder das veröffentlichte Material, noch die unzulängliche, dem Programm beigegebene Grundlage ausreichend war, um eine ernsthafte Beschäftigung mit der Sache zu begründen.

Eine wesentliche Abänderung haben die Verkehrswege erfahren müssen. Die Überzeugung des Verfassers, daß der Schloßplatz unter allen Umständen von der ihn zurzeit berührenden Straßenbahnlinie Georgsplatz—Waldschlößchen befreit werden muß, haben ihn zu dem Vorschlage geführt, den der Lageplan aufweist. Die Durchführung dieser Linie durch die Brühlsche Gasse und die Einschwenkung in das Terrassenufer begegnet keinen unübersteigbaren technischen Hindernissen, da die Brühlsche Gasse anderweitigen Verkehr niemals aufweisen wird und die Verbindung der Stadt mit den Dampfschiff-Landestellen lediglich durch die Münzgasse vermittelt wird.

Gleichfalls dringend notwendig erschien dem Verfasser eine energische Verbreiterung des Altstädter Brückenkopfes. Es ist hierbei das Brückenzollhäuschen so gestellt worden, daß der betr. Beamte, unter einem von Säulen getragenen Schutzdache hart an der Bordschwelle stehend den Wagenverkehr bedienen kann, ohne (wie zur Zeit) mit den Fußgängern zusammenzustoßen.

In der Annahme ferner, daß ein durch die Straße X—X hinaufführender Lastenverkehr dem Hotel Bellevue sehr bald ganz erhebliche Einbuße bescheren werde, ist die Kaistraße unter geringer Verdrückung des linksseitigen Ufers bis vor das Fernheizwerk fortgeführt, und in die Stallstraße übergeleitet worden. Die Möglichkeit, das Fernheizwerk vom Eisenbahnwagen aus unmittelbar mit Kohlen versorgen zu können, wird hierdurch nicht beeinträchtigt.

Gleichzeitig wird zur Erwägung gestellt, ob zur Entlastung des Theaterplatzes nicht auch die rote Linie Pillnitz—Theaterplatz diesen Weg nehmen und die Abfahrt der Wagen nach Schluß des Theaters, ohne den Platz zu kreuzen, nach Westen geleitet werden könne.

Es bedarf heute kaum des besonderen Hinweises darauf, daß ein Denkmal von so geringen Abmessungen wie sie das König Johann-Denkmal besitzt, nicht auf die Mitte eines Platzes gehört, um seine Entfernung von einer Stelle zu begründen, zu welcher die Persönlichkeit des Herrschers gar keine Beziehungen unterhielt.

Wir besitzen in Dresden zwei völlig unbenutzte Denkmalplätze für Herrscherbilder von auffallender Zweckmäßigkeit. Beide weisen eine gewisse räumliche Begrenzung durch ihre Umgebung auf, die zugleich mit dem Denkmal empfunden werden kann, ohne dieses zu erdrücken oder sich aufzudrängen, und zu der das Denkmal selbst nicht ohne Beziehungen wäre. Beide Plätze verfügen ferner über die Möglichkeit, ja über den Zwang zur Einnahme eines bestimmten richtigen Standpunktes und bieten ihren Denkmälern als denkbar feinsten Hintergrund ein in unbestimmte Formen zerfallendes Helldunkel, auf dem sich Sockel und Bronzereiter auf das Wirksamste abheben würden und zwar, wie der Verfasser aus vielfacher Beobachtung bestätigen kann, zu allen Tageszeiten. Es sind dies die beiden kleinen dreieckigen Plätze zwischen Hofkirche und Königlichem Schloß. Es genügt ein Blick durch die seitliche Öffnung des Georgentores, um das Bedürfnis, in diesen Rahmen ein Reiterstandbild König Alberts zu sehen, zu begreifen.

Ein dritter Platz von ähnlicher Güte würde nach Errichtung des im Plane skizzierten Richard-Wagner-Denkmals neben dem Theater entstehen. Sobald das Weber-Denkmal in keine maßstäblichen Beziehungen mehr zu dem großen Theaterplatze gebracht werden kann, wird es zu seiner Umgebung im richtigen Verhältnis stehen. Es wird sich am Fuße des Zwingerwalles dann ein Denkmalswinkel von köstlicher Intimität ergeben, wohl geeignet, der jetzt leicht übersehenen Poesie des Denkmals Geltung zu verschaffen.

Das dem Museum zunächst gestellte Denkmal müßte so gestaltet werden, daß es in den Morgenstunden von der Sonne beschienen werden kann, ohne das Kabinett der Sixtina durch Reflexlicht zu schädigen. Es ist daher eine größere Höhenentwickelung vermieden worden. Das Standbild ist in eine nach dem Platze geöffnete Nische gestellt

worden, deren Fenster dem Beschauer einen günstigeren höheren Standpunkt zur Betrachtung des Bildwerks ermöglichen, als ihn der freie Platz zu bieten vermöchte.

War dem Genius Richard Wagners, dem Kunst, Leben und Politik beständigen Kampf bedeutet haben, ein offenes Denkmal angemessen, so durfte der Verfasser wagen, das an der anderen Seite des Theaters gedachte Mozart-Denkmal als geschlossene Halle zu gestalten. In dieser Halle soll das Standbild des Meisters, dessen intime musikalische Äußerungen immer in bestimmtem architektonischen Maßstabe gehalten sind, abgeschlossen von dem Verkehr des Platzes, aufgestellt und betrachtet werden können.

RÜCKBLICKE AUF DIE DEUTSCHE STÄDTE-AUSSTELLUNG IN DRESDEN

(Schluß aus Heft 4)

Von Theodor Goecke, Berlin.

Daß also Straßennetze auch damals schon ausgesteckt worden sind, kann nicht bezweifelt werden. Bevor daher nicht die Entwickelungsgeschichte der einzelnen Städte genauer bekannt ist, aus der sowohl die ursprüngliche Anlage als auch die späteren Veränderungen hervorgehen, wird man mit der Annahme einer willkürlichen Unregelmäßigkeit der alten deutschen Städte sehr vorsichtig sein müssen. Nur diejenigen Ansiedlungen, die vielfach vor dem Mauergürtel, also außerhalb der Stadtumwallung, entstanden sind, die damals den ärmsten Teil der Bevölkerung aufnahmen, ganz im Gegensatz zu heute, wo es die vornehmen Leute zu sein pflegen, die sich vor der Stadt ihr Landhaus aufbauen, werden wohl oft nach und nach, ohne organische Plananlage wild gewachsen sein, so daß sie später durch Einbeziehung in den Mauerring oder auch bei den neuzeitlichen Erweiterungen, wo der Festungsgürtel ganz überflüssig wurde, zur Entstehung unregelmäßiger Stadtviertel Anlaß gegeben haben.

Eine andere Frage ist aber die, ob und inwieweit man bei Durchführung der Straßenanlagen sich an den allgemeinen Lageplan gehalten hat, und da darf man gleich im Voraus sagen, daß da das Verfahren ein wesentlich anderes gewesen ist, als wir es heutzutage einschlagen. Damals gab es noch keine Vermessungstechnik mit Präzisionsinstrumenten — in der Hauptsache hat offenbar das Augen- und Fußmaß genügt. Man berücksichtigte auch die vorhandenen Grundstücksgrenzen, die noch aus der landwirtschaftlichen Aufteilung des Geländes herrührten. Bebauungspläne im modernen Sinne hat es allerdings wohl nicht gegeben, und doch ist damit nicht gesagt, es sei nun alles dem Zufall anheimgestellt gewesen. Man verfuhr wie der nach einem Leitfaden freisprechende Redner, man regelte die Fluchten von Fall zu Fall; dies hat den alten Stadtbildern den malerischen Zauber verliehen. Die Grenzverhandlungen mit den Nachbarn fanden ohnehin mündlich statt. Nicht die Straßenflucht bezwang den Bau, sondern der Bau bestimmte die Straßenflucht. Es gab auch keine Vorschrift, wonach ein jeder in der Bauflucht oder dazu parallel hätte bauen müssen. Man konnte also ehrgeizigen Absichten vornehmer Bauherren entgegenkommen, und das um so leichter, als die Stadtgemeinde ursprünglich meist Eigentümerin des Grund und Bodens war, den sie auch nur in der Form eines auf ewige Zeiten verpachteten Besitzes abtrat. Die dafür zu entrichtenden Renten sind erst später abgelöst worden, wodurch dann der Pachtbesitz in freies Privateigentum überging. Bei der sozialen Gliederung der mittelalterlichen Städte nach Ständen, Zünften und Gilden kam die Freiheit in der Festsetzung der Baufluchten übrigens vorzugsweise den Hauptstraßen und Plätzen zu gute, an denen die reichen Leute wohnten. Die oft recht dürftigen Häuschen der Kleinbürger haben fast ausnahmslos schlichte, schmale Gassen gebildet, die nur durch an die Straßen gestellte Giebel belebt wurden; jedoch suchte man auch hier besondere Punkte, namentlich die Ecken, durch bessere und größere Bauten zu betonen. Dadurch wurden also die reicher ausgestalteten Häuser aus der Masse herausgehoben.

Was steht dem heute entgegen? In erster Linie wohl das Streben nach einer äußerlichen Gleichheit, hinter der die gesellschaftlichen Unterschiede verschwinden, dann auch das Bedürfnis nach dem zur Mietkaserne ausgearteten Miethause. In gewissen Grenzen bedingt unsere heutige Kultur das Miethaus, sicher in den Großstädten, vielfach auch schon in den kleinen Städten. Die Verhältnisse sind also andere; individueller Eigenart kann damit nicht so viel nachgegeben werden als im Mittelalter. Eine Besserung wird in dieser Hinsicht aber zu erzielen sein durch Wiederzurückdrängen der Mietkaserne, des Massenmiethauses, durch Wiedervorziehen des vielfach künstlich unterdrückten Einfamilien-, des Kleinhauses. In der Reihe der gewöhnlichen Bürgerhäuser hat ferner das einzelne Haus von jeher nicht als solches wirken sollen, sondern nur im Zusammenhange mit der Nachbarschaft, mit der ganzen Straßenwandung als einem einheitlichen Baukörper. Das müßte auch vom modernen Miethause verlangt werden, das sich ja im aesthetischen Sinne von den älteren Wohnhäusern nur durch seine größere Masse unterscheidet. Hierbei käme es auf eine gute Gruppierung an, auf ein neues Reihenmotiv, das die Wirkung des mittelalterlichen Giebels zu ersetzen hätte. Allerdings ist diese Forderung leichter gestellt, als zu erfüllen. Es fehlt uns heute die feste Überlieferung einer mehr oder minder handwerklichen Kunst, die einfache Aufgaben mit schlichten Mitteln wirkungsvoll löste; eine solche Kunstweise hätte sich vielleicht auch für die ungleich verwickelteren Aufgaben unserer Zeit wieder bilden können, obwohl dazu reichere Mittel gehören, wenn nicht der Architekt, der Baugewerksmeister in dem modernen Unternehmer einen ihn aus ganz anderen Gründen überflügelnden Mitbewerber im Baufache erhalten hätte, wenn nicht der private Bauauftrag durch den Spekulationsbau abgelöst oder wenigstens wesentlich eingeschränkt worden wäre. Dieses Bauen auf Verkauf, das Streben, den Bau möglichst vorteilhaft an den Mann zu bringen muß zur Folge haben, daß ein Haus sich vor dem anderen zur Geltung zu bringen sucht und dieses gegenseitige Überbieten wird sich neben einer besseren Ausstattung des

Inneren besonders in der üppigeren Ausbildung der Außenseite zeigen, da die Grundrißanordnung eine ziemlich feststehende, weil eine durchschnittlichen Ansprüchen der Mietbewohner genügende sein muß.

Gegen Übertreibungen des baugeschäftlichen Geschmacks will nun die Polizei helfen. Abgesehen von den, die Standfestigkeit und Feuersicherheit der Gebäude, sowie deren gesundheitliche Ausgestaltung betreffenden Vorschriften, enthalten fast alle Bauordnungen auch Bestimmungen, die eine Verunstaltung der Gebäude verhüten, einem zu großen Reichtume an Erkern, Türmen und sonstigen Aus- und Aufbauten vorbeugen sollen. Einerseits wird damit dem Durchschnittsunternehmer ein Baurezept gegeben, wonach sich gar leicht arbeiten läßt, so daß er glaubt, eines Architekten entbehren zu können, andererseits die Entstehung eines Normalhauses begünstigt, das selbst dem tüchtigen Architekten es erschwert, eigenartige Lösungen zu erfinden, die verschiedenen Gebäudearten — Wohnhäuser, Geschäftshäuser usw. — charakteristisch zu gestalten. Hierin liegen zwei weitere Punkte, an denen der Hebel zur Besserung anzusetzen wäre. Dem wirklichen Architekten müßte ein größerer Einfluß auf die Ausbildung der Straßenwandungen gesichert und die freie schöpferische Kraft des Architekten aus allzu engen Fesseln baupolizeilicher Bevormundung erlöst werden. In künstlerischer Selbstzucht strebt der Architekt wieder nach schlichter Einfachheit, die den Wohnstraßen zu Gute kommen würde. Daneben wird man auch für die Bebauung der Verkehrsstraßen mit den großen Geschäftshäusern, für die Befriedigung besonderer Bedürfnisse des reicheren Bevölkerungsteiles nach vornehmen Stadthäusern, landhausartigen Anlagen usw. wieder nach einer größeren Freiheit im Bebauungsplane und in dessen Ausführung streben müssen.

Einzelne Ansätze und gute Vorsätze sind dazu schon vorhanden — hoffen wir, daß eine Wiederholung der Städte-Ausstellung weitere Fortschritte und gute Taten aufzuweisen hat!

CHRONIK 1904

EINGABE DES DÜRERBUNDES, die künstlerische Gestaltung der Augustusbrücke und ihrer beiden Ufergelände betreffend, vom Juli 1903 datirt.

Einem hohen Rat der Stadt Dresden beehrt sich der Dürerbund hiermit Vorschläge hinsichtlich der künstlerischen Gestaltung der Augustusbrücke und ihrer beiden Ufergelände mit der Bitte um wohlwollende eingehende Erwägung zu unterbreiten.

Ihre Rechtfertigung dürfte unsre Eingabe darin finden, daß die beabsichtigten einschneidenden Änderungen in den Kreisen der Künstler und Kunstfreunde ganz Deutschlands als eine künstlerische Angelegenheit von allgemein deutscher Bedeutung betrachtet werden, deren Lösung man, wie einem hohen Rate nicht unbekannt geblieben ist, vielfach mit Sorge entgegensieht.

Der Rat der Stadt Dresden wolle beschließen:

1. Ein allgemeines deutsches oder auf einen größeren Kreis geladener Architekten beschränktes Ausschreiben ergehen zu lassen, welches die baukünstlerische Gestaltung der Augustusbrücke in einem edlen Material auf Grundlage der nunmehr festgelegten praktischen Forderungen und technischen Bedingungen zur Hauptsache macht.

2. Mit diesem Ausschreiben die Umgestaltung des altstädtischen und im Falle der Möglichkeit auch des neustädtischen Ufers zu einer einheitlichen Aufgabe zusammenzuschließen.

3. Bei diesem einheitlichen Ausschreiben in den Erklärungen durch Wort und Aufriß wohl eine eingehende Darstellung des Wünschenswerten zu geben, aber der schöpferischen Phantasie der Baukünstler nur durch die Bedingungen Grenzen zu stecken, welche hinsichtlich der Brücke als nunmehr unumstößlich mit den in Betracht kommenden behördlichen Faktoren vereinbart sind.

4. Dieses Ausschreiben mit wenigstens ein Jahr hinausgeschobenem Schlußtermin zu erlassen, es mit entsprechend hohen Preisen und der Aussicht auf Teilnahme an der Bauausführung auszustatten und schließlich dabei wenigstens das Schaubild in Maßstäben zu fordern, die eine ernsthafte Beurteilung der baukünstlerischen Leistung erlauben.

Begründung: Zu 1: Als unabänderlich wird vorausgesetzt, daß die Augustusbrücke als baufällig und der Schiffahrt hinderlich im alten Bestand auch nicht durch den Umbau ihres mittleren Teils erhalten werden kann. Daraus folgt, das gerade das Wesentliche ihrer Schönheit: der wuchtige Eindruck ihrer engegedrängten Pfeiler, der Reiz ihrer schmalen Bögen und der mannigfaltigen Überschneidungen, die sie gewähren, nicht zu retten ist. Es wird also nicht möglich sein, mit den geringen Erinnerungsresten, die vom Kunstwerke Pöppelmanns auf einen Neubau übertragen werden können, diesem einen ausreichenden künstlerischen Eigenwert zu geben. Die bisherige zunächst zur Ausführung vorgeschlagene letzte Planung des Tiefbauamts, die gewiß das Resultat unermüdlicher Mühewaltung und hohen technischen Scharfsinnes ist, muß aus diesem Grund als in ihren Voraussetzungen durchaus verfehlt bezeichnet werden. Hier bedarf es einer künstlerischen Neugeburt, die von nichts als den praktischen Forderungen ihre Lebensbedingungen erhält.

Das Verlangen nach einem edlen Material rechtfertigt sich dadurch, daß jede wahrhaft monumentale Leistung nur in einem solchen erdacht werden kann. Auch darin versähe es die bisherige Planung, wenn sie tatsächlich einen Betonkern mit Hausteinen nach den beiden Außenseiten hin umkleiden will.

Zu 2: Es erscheint als unumgängliche künstlerische Notwendigkeit, soll anders die Brücke in ihren Baumassen und Stilformen und in der Raumgestaltung in harmonischem Verhältnis zu den baulichen Neuanlagen

der Ufergelände stehen, daß das Ganze als eine einheitliche architektonische Gruppe entworfen und geplant werde. Der aus der gleichen Anschauung geflossene § 6 des für die Ausgestaltung des Theaterplatzes erlassenen Ausschreibens, der Vorschläge für Änderungen der Brückenarchitektur fordert oder freistellt, greift aber darin fehl, daß er die Hauptaufgabe der Nebenaufgabe fakultativ unterordnet. In logischer Weiterführung der in diesem Paragraphen immerhin ausgesprochenen Erkenntnis wird sich nun aber der Rat der Stadt der Notwendigkeit nicht verschließen können, daß auch die Gestaltung des Neustadter Ufergeländes der Hauptsache dem Brückenbau anzugliedern und unterzuordnen sei. Ist das aus praktischen Ursachen jetzt nicht möglich, so dürfte an eine Neugestaltung des Neustädter Geländes doch erst dann, etwa in einem anschließendem Ausschreiben gegangen werden, wenn die Form der Ausführung für die Brücke selbst feststeht. Wenn hier bereits eine endgültige Planung vorläge, so müßte das als verfrüht und bedenklich erscheinen.

Zu 3: Im Interesse der Sache und einer glücklichen Lösung erscheint es gefährlich, die freie Gestaltung auch nur hinsichtlich der baulichen Grundriß-Anordnung mehr, als durchaus zwingend notwendig ist, einzuengen. Schon das Ausschreiben für den Theaterplatz legt da Dinge als Bedingungen fest, die kaum eine glückliche architektonische Gestalt gewinnen können. So würde z. B. die Hauptwache in alter Gestalt an der neuen Stelle nicht nur gänzlich außer Beziehung zum Schlosse stehen, sondern die Architektur ihrer Front würde auch in den bisherigen Abmessungen beibehalten, aus der vervielfachten Schauweite spielerisch und kleinlich wirken. Aller Voraussicht nach die Möglichkeit einer günstigeren Lösung ergäbe es dagegen, wenn entweder mit der Beseitigung des Waffenplatzes die Straße genügend verbreitert und der aus Eigenem schöne Bau zu anderen Zwecken erhalten bliebe und an der geplanten Stelle eine neue Hauptwache aus den besonderen Raumbedingungen der neuen Lage erbaut würde, oder aber, wenn der alte Bau an alter Stelle mit alter Bestimmung im rechten Winkel zur Zwingerfront soweit als nötig zurückgerückt würde. — Ferner könnte dadurch, daß man die Uferstraße sogleich hinter der Unterführung der Brücke zum Theaterplatz hinaufführte, die Lage des Helbig-Ersatzbaus dicht am Wasser und damit eine einzigartige Stätte unmittelbaren Naturgenusses erhalten bleiben.

So dürfte es sich auch im Interesse einer freien und bedeutenden Neuschöpfung empfehlen, bei dem Ausschreiben der Brücke wohl die Durchfahrtbreite und Raumhöhe der Bögen, nicht aber die genaue Stärke der Pfeiler festzulegen.

Zu 4: Nur bei einem langen, wenigstens ein Jahr hinausgeschobenen Schlußtermine sind gründlich durchgereifte Planungen zu erwarten, nur reichliche Preise und nur das zugestandene selbstverständliche Recht, das auf dem Papier Erdachte auch selbst im Raum mit auszugestalten, gewährleisten eine Teilnahme auch der ersten, viel beanspruchten Baukünstler. In diesen praktischen Punkten hat das erlassene Ausschreiben für den Theaterplatz in Architektenkreisen zu ebenso scharfer wie im wesentlichen berechtigter Kritik Anlaß gegeben. Auch die Maßstäbe, die es fordert, sind für das Schaubild wenigstens durchaus unzulänglich, da sie für das eingeschossige Gebäude etwa eine Höhe von kaum 3—4 Zentimeter ergeben. Der Dürer-Bund, i. A.: Ferdinand Avenarius.

AUFRUF ZUR GRÜNDUNG EINES BUNDES: HEIMATSCHUTZ.

Eine große Zahl bekannter Männer, Künstler und Kunstgelehrte, Verwaltungsbeamte und Schriftsteller usw. sind mit einem Aufrufe an die Öffentlichkeit getreten, der dem Herausgeber dieser Zeitschrift vom mitunterzeichneten Herrn Geheimen Regierungsrat Professor Chr. Hehl freundlichst zugestellt worden ist. Daraus wird im Folgenden das sich auf den Städtebau Beziehende mitgeteilt:

,,Die Verwüstungen des dreißigjährigen Krieges haben nicht so verheerend gewirkt, so gründlich in Stadt und Land mit dem Erbe der Vergangenheit aufgeräumt, wie die Übergriffe des modernen Lebens mit seiner rücksichtslos einseitigen Verfolgung praktischer Zwecke. Den Zauber einsamer Gebirgswelt vernichtet man durch aufdringliche Bauten. Eiserne Brücken spannt man in unschönen, das Landschaftsbild verunstaltenden Formen über unsere Wasserläufe, auch da, wo allen Anforderungen der Zweckmäßigkeit mit schlichten Stein- oder Holzbrücken zu entsprechen gewesen wäre. Bäche und Flüsse werden zugunsten praktischer Zwecke so völlig umgestaltet, daß von ihrer natürlichen Schönheit nichts mehr übrig bleibt. Der Baum, der seit Jahrhunderten Schatten gespendet, wird den Theorien der Wegebaukommission zuliebe gefällt; das alte Tor, das vorspringende Haus wird niedergerissen, weil der enge Durchgang, die krumme Straße angeblich nicht mehr den Forderungen des Verkehrs entspricht; dies aber nicht nur in Städten mit einigen hunderttausend Einwohnern, sondern in jeder Mittel- und Kleinstadt bis zum winzigsten Flecken herab, weil sie alle von der Sucht geplagt werden, großstädtisch scheinen zu wollen. Hier legt man — unbekümmert um natürliche Verhältnisse oder um malerische Wirkungen — Bauwerke frei, die doch erst als Glieder eines architektonischen und geschichtlichen Zusammenhanges in ihrer vollen Bedeutung erscheinen. Dort wird das der Natur unseres Landes und unserer Empfindung so entsprechende steile Dach von dem flachen verdrängt, der kräftige Hohlziegel muß der Dachpappe oder einem anderen unschönen Surrogat, der anmutende Fachwerkbau und das verputzte Haus dem kahlen Backsteinkasten weichen. Wo wir auch hinblicken, nichts als Verunstaltungen, nichts von dem natürlichen Takte, durch den sich unter den Händen unserer Altvordern das Nützliche ganz von selber schön gestaltete, so daß die Brücke, die Mühle, die Scheune zu anmutsvollen Gebilden in der Landschaft wurden."

Der Bund will das deutsche Volkstum ungeschädigt und unverdorben erhalten und was davon unzertrennlich ist: die deutsche Heimat mit ihren Denkmälern und der Poesie ihrer Natur vor weiterer Verunglimpfung schützen. Mit dem Grundgedanken kann man recht wohl einverstanden sein, sofern wirklich nur den aus Unverstand und Habsucht geplanten Zerstörungen vorgebeugt, sofern nur den aus abstrakter Systematik sich ergebenden Verunstaltungen, aus rücksichtslosen Arbeitsmethoden folgenden Vergewaltigungen entgegengearbeitet werden soll, nicht aber berechtigten Anforderungen unserer Zeit aus Altertümelei und Verschönerungssucht. Das Rückwärtsschauen darf das Vorwärtsstreben nicht lähmen. Dieses soll sich in möglichster Anpassung an die Natur betätigen, mit seinem Schaffen sich in die Werke der Vergangenheit eingliedern, jenes aber darf kein Hindernis sein, den vielgestaltigen Bedürfnissen des Lebens gerecht zu werden, in weiser Voraussicht zukünftigen Dingen die Wege zu ebnen. Auf diesem Boden steht unsere Zeitschrift, die deshalb die Entwicklung des Bundes mit Interesse verfolgen wird.

Der Bund hat sich inzwischen in Dresden mit folgenden Arbeitsgruppen gebildet: 1. Denkmalpflege, 2. Pflege der überlieferten ländlichen und bürgerlichen Bauweise, Erhaltung des vorhandenen Bestandes, 3. Schutz der Landschaft einschließlich der Ruinen, 4. Rettung der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt, sowie der zoologischen Eigentümlichkeiten, 5. Volkskunst auf dem Gebiete der beweglichen Gegenstände, 6. Sitten, Gebräuche, Feste und Trachten. Zum ersten Vorsitzenden des Bundes wurde Maler und Schriftsteller Professor Schultze-Naumburg, zu seinem Stellvertreter Staatsminister Freiherr von Feilitzsch-Bückeburg, zum Geschäftsführer Schriftsteller Mielke-Charlottenburg gewählt. Als Beisitzer sind dem Vorstande Professor Geheimer Regierungsrat Dr. Ing. Henrici-Aachen, Architekt Baurat March-Charlottenburg, Oberbaurat Schmidt-Dresden und Stadtbauinspektor Rehorst-Halle a. S. beigegeben. Von den Gruppen ist es namentlich die zu 2, die den Städtebau angeht — ihr Leiter wird Professor Schultze-Naumburg sein; ferner berühren das Gebiet des Städtebaus die Gruppen 1 und 3, in denen Architekt Professor Fischer-Stuttgart und Universitätsprofessor Dr. Fuchs-Freiburg i. B. die Arbeiten leiten werden.

ZUM NEUBAU DES KGL. OPERNHAUSES IN BERLIN.

Die platzartige Gestalt der Straße ,,Unter den Linden" vom Denkmale Friedrichs des Großen an bis zur Schloßbrücke bildet gegenwärtig den schönsten Fleck im Berliner Stadtbilde. Durch den, dem Vernehmen nach ins Auge gefaßten Abbruch des Opernhauses könnte seine Schönheit wohl gefährdet werden. Hoffentlich bringt die baldige Ausschreibung eines Wettbewerbes die erwünschte Klarheit über den geplanten Neubau. Der Wettbewerb sollte sich aber zunächst auf die Platzfrage beschränken, um festzustellen, ob sich nicht auch bei Erhaltung des alten, historisch wie künstlerisch bedeutenden Gebäudes ein ausreichender Platz gewinnen ließe, wenn man den im Sinne der Denkmalpflege allerdings auch gerade nicht leichten Herzens herzugebenden Prinzessinnen-Palast höheren Forderungen unserer Zeit opfern will.

Es würde sich dann zeigen, ob es möglich wäre, zwischen dem alten Opernhause und dem früher kronprinzlichen Palaste einen Neubau

in zurückgezogener Lage, also an einem Vorplatze mit der Hauptfront nach der Straße „Unter den Linden" zu errichten, wie in Architektenkreisen vorgeschlagen worden ist. Dazu müßten aber die drei Gebäude zu einer Gruppe verbindende Flügelbauten mit Straßendurchfahrten treten, sodaß eine Ehrenhofanlage in großem Stil entstehen würde. Zur Erhaltung des alten Opernhauses für Konzerte, die Operette etc. hat der Architektenverein gemeinsam mit der Vereinigung Berliner Architekten eine wohl begründete Eingabe vorbereitet. An Plätzen für den Neubau sind außer dem Krollschen Garten bis jetzt noch das bereits für den Neubau der Kgl. Bibliothek bestimmte frühere Grundstück der Kunstakademie, ferner der Kleine Königsplatz und der Baublock des sogenannten Roten Schlosses vorgeschlagen.

ZUR STADTERWEITERUNG VON POSEN. Seitdem ein Staatskommissar zur Aufteilung des früheren Festungsgeländes der Fachwelt entnommen worden ist, wird, wie uns zugegangene Äußerungen darthun, vielfach die Ausschreibung eines Wettbewerbes um Pläne zur Lösung dieser wichtigen und umfangreichen Aufgabe erhofft. Es liegt in der Natur der Sache, daß ein derartiger Wettbewerb zunächst sich nur auf allgemeine Ideen erstrecken könnte.

DIE NEUE BAUORDNUNG FÜR WIEN. Die bestehende Bauordnung wird schon seit vielen Jahren von allen Seiten als änderungsbedürftig bezeichnet. Die Notwendigkeit eines neuen Baugesetzes wird im Prinzip allgemein anerkannt; über das Wie scheinen jedoch die Meinungen stark auseinanderzugehen, da alle bisherigen Versuche keine Entscheidung brachten. Die Frage soll nun durch einen neuen Entwurf des Magistrats wieder ins Rollen kommen. Es ist hier im Augenblicke nicht möglich, auf alle seine Einzelheiten näher einzugehen; es sei nur hervorzuheben und freudigst begrüßt, daß darin auch den künstlerischen Anforderungen mehr entgegengekommen wird als bisher, indem die Bestimmung der alten Bauordnung, die die möglichst geradlinige Anlage von Straßen und Gassen vorschreibt, fehlt und dafür im allgemeinen Rücksichtnahme auf schönheitliche Gestaltung der Straßenzüge, wobei Kunst- und historische Denkmale zur Geltung gebracht werden sollen, verlangt wird. Die Durchführung im Bebauungsplan wird hoffentlich nicht ausbleiben.

Sehr wichtig sind auch die Neuerungen des Entwurfes in Bezug auf das Mindestausmaß von Wohnungen. Verlangt werden: mindestens zwei Wohnräume, wobei an Grundfläche für eine Küche wenigstens 6 qm, Zimmer 20 qm und Kammer 14 qm. Auch die zulässige Bewohnerzahl wird festgesetzt, indem auf jede Person mindestens 4 qm Bodenfläche und 10 cbm Rauminhalt entfallen sollen. Die Wirklichkeit lehrt, daß der Wohnungsnot selbst mit so milden Vorschriften allein nicht begegnet werden kann; denn wohin mit den wegen Überfüllung Auszuweisenden, und wie sollen die Verbleibenden für den gleichen Mietzins aufkommen, den sie durch die Gemeinsamkeit kaum erschwingen?

Über die in Aussicht stehende **NEUE BAUORDNUNG FÜR BREMEN** enthält die Zeitschrift für Wohnungswesen im 9. Hefte des II. Jahrganges längere Ausführungen, die den gesundheitlichen Standpunkt in den Vordergrund schieben. Für Bremen steht aber mehr auf dem Spiele, denn die bisherige Entwicklung des Wohnbaus ist vom wirtschaftlichen und sozialen Standpunkt aus eine sehr gesunde gewesen. Hoffentlich wird die neue Bauordnung auch dieser Überlieferung gerecht, zu deren Erhaltung namentlich ein zweckmäßiger Bebauungsplan mit beizutragen vermag.

STÄDTEBAUWESEN IN RÖMISCHER ZEIT. In der Aula der Technischen Hochschule in Dresden hielt unlängst der Kunsthistoriker Professor Dr. Cornelius Gurlitt einen Vortrag über römische Baukunst, in dem er, nach dem „Deutschen Steinbildhauer-Journal", unter anderm folgendes ausführte: Die erweiterte Kenntnis der Mittelmeerländer scheint zu einer veränderten Auffassung dessen zu führen, was wir uns „römische Kunst" zu nennen gewöhnt haben. Das gilt hauptsächlich von der Baukunst und von der Ausgestaltung des Wölbbaues. Bisher hat die Wissenschaft vorzugsweise die Einheit des Reichsbauwesens betont und auf die Verwandtschaft der gleichzeitigen Bauten innerhalb der Reichsgrenzen hingewiesen. Mehr und mehr treten jetzt aber die örtlichen Stilformen hervor. So bildet das, was man „römisches Barock" genannt hat, eine Sondererscheinung des Ostens, die in Rom nur vereinzelt auftritt. Man kann sich daher nicht wohl vorstellen, daß die Baukunst des Reiches von einem Zentralamt geleitet worden sei, wie man dies nach dem Auftreten von Kaiserinschriften und Kaiserbüsten an den fernsten Bauten des Reiches glauben möchte. Vielmehr zeigt sich immer deutlicher, daß die Provinzen ganz selbständig sich entwickelten. So baute man in Oberägypten bis in Hadrians Zeit an Tempeln, die Kaiserinschriften tragen, im altägyptischen Stil. Ähnlich zeigen sich in den französischen Gebieten Nordafrikas immer deutlicher bestimmte, in Rom wenig vertretene Bauformen. Entscheidend aber sei das Bauwesen der hellenistischen Städte, namentlich von Alexandria und Antiochia. Diese Städte waren als größte Handelsstätten der antiken Welt Mittelpunkte des Luxus, der nicht von Rom dorthin, sondern den umgekehrten Weg wanderte. Das, was wir von syrischer Baukunst wissen — leider fast nichts aus den vorchristlichen Jahrhunderten —, läßt die wachsende Gleichgültigkeit gegen die plastische Form der hellenischen Baustile und die Großförmigkeit syrischer Eigenschaften erkennen. Rom selbst hat die Wölbkunst allem Anscheine nach nicht entwickelt. Noch um Christi Geburt weiß der Architekturschriftsteller Vitruv nichts von ihr. Den Römern war die Kunst nicht Ausdruck eigenen Empfindens sondern Kriegsbeute. Wie sie Statuen, Säulen usw. aus besiegten Ländern herbeischleppten, so auch Architekten, Bauleute als Sklaven der Triumphatoren. Mehrfach läßt sich nachweisen, daß solche den Römern zu zeigen bemüht waren, wie in besiegten Ländern gebaut werde. Rom wurde somit zu einem Museum der Kunst aller besiegten Länder, auch der Bauwerke, die mit den Machtmitteln des Staates hier in riesigem Maßstabe entstanden. Wenn man aber frägt, wo die künstlerischen Gedanken herstammen, wo vor allem die Wölbkunst sich entwickelt habe, so richtet sich der Blick nach Innerasien. Große Bauten stehen dort, über deren Alter erst Grabungen Aufschluß versprechen. Von den großen Griechenstädten der Seleukiden ist heute noch so gut wie nichts bekannt. Doch kann man gerade aus den Ländern des Ziegelbaues die merkwürdigsten Überraschungen erwarten. Immer deutlicher aber tritt hervor, daß die geistige Führung in dem, was wir „römische Baukunst" nennen, nicht die Stadt der Cäsaren hat, sondern daß sie den Weg aus dem Oriente nach Rom nahm: Ex oriente lux!

ZUR SCHLESISCHEN STÄDTEGESCHICHTE. Für unsere Zeit, die das jahrhundertelange Ringen zwischen Deutschtum und Slaventum um das politische und wirtschaftliche Übergewicht in den Ostmarken in verschärfter Form wieder aufleben sieht, hat die Siedlungsgeschichte Ostelbiens, namentlich Schlesiens, ein ganz besonderes Interesse. Weitere Verbreitung verdient daher ein Aufsatz des bewährten Kenners der ältesten Geschichte Schlesiens, W. Schulte „Deutsche Städtegründungen und Städteanlagen in Schlesien", der im November v. J. in der Festschrift zur Jubelfeier der „Philomathie" in Glatz erschienen ist. Mit Umsicht und Klarheit bespricht der Verfasser zunächst die schon in den Stadtplänen zutage tretenden wesentlichen Unterschiede der Städteanlagen West- und Ostelbiens und schildert sodann den Gang der deutschen Siedlung im allgemeinen und des Städtebaues im besonderen in Mittel- und Niederschlesien. Drei Punkte in den älteren Darstellungen der Siedlungsgeschichte, daß nämlich die Kolonisation von den Klöstern eingeleitet worden sei, daß sie schon im 12. Jahrhundert begonnen habe und daß die Anlage von Dörfern den Städtegründungen vorausgegangen sei, werden als irrtümlich bezeichnet. Der Verfasser gibt darauf eine Übersicht, wie sich die während des 13. Jahrhunderts in Mittel- und Niederschlesien gegründeten 63 deutschen Städte zeitlich und örtlich verteilen, bespricht ihr Verhältnis zu den älteren polnischen Siedlungen und die übereinstimmenden, überall wiederkehrenden Züge ihrer planmäßigen Anlage. Schließlich schildert der interessante Aufsatz die Ergebnisse der deutschen Kolonisation für die wirtschaftliche und für die geistige Kultur Schlesiens.

Dem Dozenten an der Technischen Hochschule zu Berlin, Landesbaurat TH. GOECKE, dessen Vorlesungen sich u. a. auf den Städtebau erstrecken, ist das Prädikat „Professor" beigelegt worden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Otto Dorn, Gr.-Lichterfelde - Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth, Berlin W., Markgrafenstrasse 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

Stadtbauplan
Kriegsberg und Umgebung.

Stuttgart.

Bebauungsplan für den Kriegsberg und Umgebung.

Architekt: Theodor Fischer, Stuttgart.

Stuttgart.

Bebauungsplan für den Stadtteil Lehen.

Architekt: Theodor Fischer, Stuttgart.

DER STÄDTEBAU

Stuttgart.

Kirchplatz an der Danneckerstraße.

Architekt: Theodor Fischer, Stuttgart.

Cöln a. Rh.

Skizze zur Umgestaltung der Umgebung des Domes.

Architekt: Al. Bohrer, Cöln a. Rh.

Stadtplan von London.

Zur Abhandlung von Forbát-Fischer, Frankfurt a. M. — Budapest.

Dresden.

Wettbewerbsentwurf: „San Marco" zur Umgestaltung des Theaterplatzes.

Architekt: Kurt Diestel, Dresden.

Dresden.

Wettbewerbsentwurf:

„San Marco“ zur Umgestaltung des Theaterplatzes.

Architekt: Kurt Diestel, Dresden.

Die Stadt Stralsund

Umwandlung der Festungswälle zu Promenaden.

Architekt: Stadtbauamt, gärtnerische Anlagen Jühlke, Stralsund.

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

ZUR UMGESTALTUNG DES THEATERPLATZES IN DRESDEN.

Kurt Diestel hat also den Platz gegen die Elbe hin abgeschlossen, wie er bisher abgeschlossen gewesen ist — siehe die Abbildung 1 auf S. 82. Die Notwendigkeit dieses Abschlusses begründet der Verfasser des Weiteren damit, daß der Platz gegen den Einfall der Nord- und Nordostwinde geschützt sein müsse. Die Elbe habe keinen vorüberrauschenden Weltverkehr und der Ausblick auf einen anstelle der Augustusbrücke tretenden Nutzbau, der in Zementbeton gestampft und an den Stirnseiten mit Sandstein verkleidet werden solle, werde gerade kein erhebender sein. Die Neuregelung des Neustadtufers könne nach Beseitigung der jetzt lediglich malerisch wirkenden alten Baulichkeiten dem Theaterplatze auch nichts bieten, wie denn überhaupt die ganze Platzlösung nicht von einem rein malerischen Gesichtspunkte aus beurteilt werden dürfe, denn mit keinerlei Mitteln sei bei der Einbeziehung der Stromumgebung in das Gesamtbild des Theaterplatzes auch nur annähernd das zu erreichen, was die Brühlsche Terrasse an Strom- und Landschaftsbildern biete. Die Mehrzahl der Theaterbesucher werde durch die Gliederung des Stadtplans veranlaßt, den Platz von der Ostraallee her durch den Zwinger zu betreten, also durch den Museumsdurchgang, von dem aus der Verfasser sein Schaubild — vergl. Tafel 38 — entworfen und in dessen Axe er der gegenüber am Elbufer geplanten Baugruppe einen monumentalen Mittelpunkt gegeben habe. Die nach der Elbe hin perspektivisch fallenden Horizontalgesimse am Theater und Hofkirche wiesen energisch auf einen wirksamen Abschluß hin.

Diesem Gedanken hat nun in No. 27 der Deutschen Bauzeitung d. J. auch Professor Hugo Hartung in Dresden Ausdruck gegeben, indem er ebenfalls die Platzaxe betont, gleichzeitig aber durch die Gestaltung der Baugruppe auch auf dieser Seite eine Beziehung zur Hofkirche herzustellen sucht, die jetzt nur auf der anderen Seite eine Beziehung zur Flucht des neuen Ständehauses habe, um damit die schiefe Lage der Hofkirche ästhetisch festzulegen. In der Tat erscheint demnach die Frage des Platzabschlusses an der Elbe als die weitaus wichtigere unter all den Zweifeln und Wünschen, die bisher aufgeworfen wurden, wenn man von der vielleicht wichtigsten Frage, ob nicht der Neubau der Augustusbrücke zu einer geringen Richtungsänderung der Brückenaxe nach dem Theaterplatze hin hätte führen müssen, als einer bereits entschiedenen absieht. Ein Blick auf den Lageplan ließe diese Verschiebung als eine naturgemäße erscheinen, nachdem sich vor der verschwundenen Umwallung der

Abb. 1.

alten Stadt ein weitaus größeres Stadtgebiet ausdehnt und ein großer Teil des Verkehrs sich nunmehr neben dem zu eng gewordenen alten Stadteingange am Theaterplatze entlang zieht. Damit wäre die Öffnung nach der Elbe hin von selbst gekommen. Immerhin würde auch dann noch ein Abschluß in Frage gestanden haben zur Betonung der Platzaxe und zur Deckung des gegenwärtig zwar noch in horizontaler Lagerung bescheiden zurücktretenden Hotels „Bellevue", das sich aber doch wohl einmal recht schnell zu einer modernen Hotelkarawanserei in die Höhe recken könnte. Vom künstlerischen Standpunkte ist nicht recht ersichtlich, warum diese offenbar zusammenhängenden Fragen getrennt behandelt worden sind, warum vorab der Brückenneubau festgelegt und der folgende allgemeine Wettbewerb auf den Platzabschluß beschränkt wurde. Der weiteren Ausgestaltung des Theaterplatzes selbst ist man damit aus dem Wege gegangen. Vielleicht hat eine geschickte Verwaltungstaktik diese Zerlegung geboten; die Rücksichten auf die Zuständigkeit verschiedener Behörden oder auf die Stimmung der beteiligten Körperschaften und dergleichen mehr pflegen ja einem einheitlichen Kunstgedanken gerade nicht förderlich zu sein. Sei dem, wie ihm wolle, auch der zweite, engere Wettbewerb bezog sich ausschließlich auf die eng umrissene Aufgabe der Bebauung des Platzrandes am Elbufer.

II. DAS ERGEBNIS DES ENGEREN WETTBEWERBS.

Besprochen von Theodor Goecke, Berlin.

Zunächst sei aus dem Programm noch das wesentliche nachgetragen:

Im Anschluß an den Umbau der Augustusbrücke sind an den Zufahrtstraßen auf Altstädter Seite Veränderungen erforderlich — vergl. den Lageplan auf S. 73 in Heft 5.

Das Ufer wird weiter in den Strom vorgeschoben und das hierbei gewonnene Land soll zu Anlegeplätzen und insbesondere zur Anlage einer Straße verwendet werden, die die Fortsetzung bildet für das entlang der Brühlschen Terrasse vom Elbberge nach dem Schloßplatze zu führende Terrassenufer in der Weise, daß die Verbindung nach dem Schloßplatze beschränkt wird auf leichtes Fuhrwerk und daß eine neue Verbindung XX für jederlei Fuhrwerk unter der Brücke hinweg nach dem Theaterplatze — ausmündend vor Hotel Bellevue in die große Packhofstraße — geschaffen wird.

Diese Veränderungen bedingen die Beseitigung von Helbigs Restauration und die Niederlegung des an die Terrassenmauer angebauten kleinen Gebäudes, das derzeit der Verwaltung der Dampfschiffahrtsgesellschaft dient.

Weiter soll im Zusammenhange mit der Verbreiterung der vom Postplatze nach dem Theaterplatze führenden Sofienstraße die mit ihrem Waffenplatze weit in die Straße vorspringende Hauptwache verlegt werden. Für die Wiederaufrichtung dieses Gebäudes, sowie u. A. auch für die Errichtung von Ersatzbauten für Helbigs Restauration steht der zwischen Brücke und Hotel Bellevue, Theaterplatz und Uferstraße gelegene, auf dem Lageplane mit A bezeichnete Platz zur Verfügung.

Der Wettbewerb betrifft die künstlerische Ausgestaltung und bauliche Ausnutzung dieses Platzes und seiner Umgebung, sowie seine Gestaltung nach der Straße XX zu, und zwar unter den folgenden Bedingungen:

1. Die teilweise Heraushebung des Platzes A (Helbigs) oder seine teilweise Absenkung soll nicht ausgeschlossen sein. Die Steigung von 1 : 40 für die Straße XX ist festzuhalten.

2. Die Hauptwache soll ihre Hauptfront nach dem Theaterplatz erhalten. Der Waffenplatz davor soll mindestens die gleichen Abmessungen wie der jetzige haben.

3. Ein neu zu errichtender Ersatzbau für „Helbigs“ darf sich über den Theaterplatz im allgemeinen nur in Erdgeschoßhöhe erheben; die Nutzung des Unterbaues nach der Straße XX für Wirtschaftszwecke ist zulässig.

4. An der Südostecke des Platzes A in Nähe der nach den Dampfschiffshalteplätzen führenden Treppe T ist für die Fahrgäste der Straßenbahn eine Wartehalle W zu errichten. Die Verlegung der obenerwähnten Treppe an eine andere Stelle des Platzes A ist zulässig, jedoch ist dann die Straßenbahnwartehalle an der angegebenen Stelle oder in deren Nähe entweder durch ein besonderes Gebäude oder durch Einbau in Helbigs Ersatzbau zu beschaffen.

5. Auf der anderen Seite der Brückenbahn, an der aus dem Plane ersichtlichen Stelle, ist eine Brückengeldhebestelle vorzusehen. In ihrer Nähe beziehungsweise in der Nähe der Wartehalle ist die jetzt dort befindliche Wettersäule unterzubringen.

Dazu hatte das Preisgericht bei der Beurteilung des ersten Wettbewerbes in der Überzeugung, daß neben der Versetzung der Hauptwache wohl die Anlage einer kleinen Restauration ohne Schädigung des von altersher gewährten Ausblicks möglich sei, noch folgende Leitsätze hinzugefügt:

1. die Höhenentwicklung der jetzt vorhandenen Gebäude darf nicht wesentlich überschritten werden;
2. die im Lageplane zur Bebauung vorgesehene Flucht A ist möglichst einzuhalten;
3. es empfiehlt sich von der westlichen Brückengrenze aus ungefähr 50 m möglichst frei zu halten;
4. der Abschluß des Theaterplatzes nach der Elbe zu darf auf kurze Strecken durchbrochen werden, damit Gelegenheit zu reizvollen Ausblicken gegeben wird.

Danach waren großartige, den ganzen Theaterplatz berührende Ideen nicht zu erwarten. Nur einer der Mitbewerber — Hans Kühne in Dresden — ist in seinen Entwürfen „Graf Brühl“ auf die Gesamtanlage eingegangen;

Abb. 2. Ansicht gegen das Theater.

Abb. 3. Ansicht gegen die Hofkirche.

Abb. 4.

er ist auch der einzige, der die Hauptwache an der Sofienstraße stehen lassen will, indem er sie bloß senkrecht zum Eckbau des Museums herumschwenkt. Nichtsdestoweniger haben sich nur vier Mitbewerber mit je einem Entwurfe begnügt, während die fünf anderen noch Varianten hinzugefügt haben oder gar mit mehreren Entwürfen angetreten sind.

Die auf den Tafeln 41 bis 47 dargestellten Entwürfe lassen sich in zwei Gruppen zusammenfassen; die ersten drei Tafeln zeigen eine fester geschlossene, zur Platzaxe in Beziehung gesetzte Bebauung, die übrigen eine durchsichtigere, mehr oder weniger durchbrochene Bebauung parallel zum Elbufer. Der Entwurf „Graf Brühl A“ auf Tafel 41 ordnet den Helbigschen Ersatzbau parallel zum Museum an und in dem Zwickel, der dadurch gegen das schief verlaufende Elbufer entsteht, eine terrassenförmig absteigende monumentale Treppenanlage in Segmentform. Die Geschlossenheit des Theaterplatzes steigern noch Abgrenzungen gegen den Fahrverkehr der Sofienstraße durch Figurengruppen und Brüstungen, sowie zwischen dem Hoftheater und dem Museum einerseits und dem Helbigschen Ersatzbau andrerseits durch Pylonen und Baumreihen — siehe dieserhalb die Abbildungen 2 und 3 im Texte, die mit

Abb. 5.

dem Textbilde 4 zusammen insofern eine Variante darstellen, als der Ersatzbau in zwei Hauptkörper zerlegt ist, zwischen denen ein von Säulenhallen umgebener Restaurationsgarten einen Ausblick auf den Elbstrom gestattet. Dieser Entwurf „Graf Brühl B" nähert sich daher schon der zweiten Gruppe. Der Plangedanke des Verfassers Hans Kühne könnte vollkommen befriedigen, wenn nicht die schiefe Lage der Hofkirche an der vierten Platzseite einen zu starken Gegensatz zu der strengen Regelmäßigkeit an den andern Platzseiten bilden würde.

Die nun folgenden Entwürfe haben die Hauptwache in mehr oder minder freier Stellung oder auch gänzlich eingebaut mit in die Uferbebauung einbezogen. Tafel 42 — Entwurf „Epiphanias 1904" von E. Kühn & O. Beyrich, Dresden — zeigt ebenfalls eine Vermittlung zwischen der schiefen Uferlinie und der Platzaxe, indem die Hauptwache den eingebauten Mittelkörper bildet. Eine mit Bäumen besetzte Uferterrasse klingt etwas an das Motiv der Brühlschen Terrasse an. Der abgerundete Restaurationsbau krönt vortrefflich die Wendung der aufsteigenden Uferstraße. Auf Tafel 43 — Entwurf von Alexander Tandler, Dresden — wird eine völlige Trennung der Hauptwache von dem Restaurationsbau vorgeschlagen, letzterer dem Ufer folgend, erstere parallel zum Museum, doch seitlich nach dem Hotel Bellevue hin.

Das Textbild 5, dessen Entwurf von Otto Schnartz in München herrührt, zeigt eine ähnliche Lösung wie die eben besprochene; nur sind die beiden Baukörper wieder mit durchsichtigen Hallen verbunden, während an der Uferstraße eine große zusammenhängende Elbterrasse gedacht ist. Dieser Entwurf bildet den Übergang zur zweiten Gruppe, die auf Tafel 44 mit dem Entwurfe „Vorhof I" nebst einer Grundrißvariante — Verfasser Rumpel & Krutzsch, — beginnt. Die Hauptwache ist wieder in die Mitte gerückt, jedoch nicht mehr senkrecht zur Platzaxe, und der Helbigsche Ersatzbau seitlich bis an die Einmündung der Uferstraße verschoben. Die Baugruppen verbinden offene Säulenhallen, von denen Freitreppen zu einer vorgelagerten Gartenterrasse herunterführen. Auch in diesem Entwurfe fällt die günstige Lösung der sich um den halbrunden Restaurationssaal herumwindenden Rampenstraße auf. Der Entwurf „Vorhof II" derselben Verfasser führt — siehe die Abbildungen 6 u. 7 im Text — den Vorhofgedanken noch weiter durch. Textbild 8 zeigt die Gesamtgruppe nebst der zukünftigen Augustusbrücke von der Brühlschen Terrasse her.

Der Entwurf „Sei er kein schellenlauter Thor" von P. Luther & P. Kretzschmer, Blasewitz auf Tafel 45 hat den von Säulengängen umgebenen Restaurationsgarten zwischen die Hauptwache und den Helbigschen Ersatzbau

Abb. 6.

Abb. 7.

verlegt — die Hauptwache tritt stark gegen die Elbe hin in den Vordergrund. Tafel 46 — Entwurf „Veto" von P. Winkler, Loschwitz — zeigt, davon abweichend, die Hauptwache einmal senkrecht zum Elbufer, wodurch der Restaurationsgarten noch größer und der Blick auf den Strom noch freier wird. An Stelle des Restaurationsgartens öffnet sich dagegen im Entwurfe „Einblick" von A. Schmidt, Dresden — siehe Tafel 47 — der Theaterplatz selbst mit Pylonen geschmückt nach dem Wasser hin. Hauptwache und Restaurationsbau haben hier ihre Lage vertauscht und sind symmetrisch zur Platzaxe angeordnet.

Einer besonderen Betrachtung ist der Entwurf des Architekten R. Schleinitz vorbehalten worden. Dazu teilt uns Herr Oberbaurat Klette freundlichst Folgendes mit:

„Von den nach Abschluß des allgemeinen Wettbewerbes eingeforderten Überarbeitungen der durch Preise ausgezeichneten Entwürfe schien den Beurteilern — es waren dies die Mitglieder des früheren Preisgerichtes — der Entwurf des Architekten Schleinitz der beachtenswerteste. Er ist ausgezeichnet durch einfache klare Verhältnisse, bringt die Schinkelsche Hauptwache — das einzige Bauwerk Sachsens in rein hellenischen Formen — gut und zweckentsprechend zur Geltung und bietet auch an alter Stelle und in nicht vordrängender Weise guten Ersatz für die jetzt den Theaterplatz nach der Elbe zu abgrenzende Restauration Helbigs. Auch hält sich die Planung in den, besonders durch bestehende Anlagen gezogenen Grenzen. Von diesen Anlagen sind zu nennen der große linksufrige Abflußkanal, mit dem die gesamten Abwässer der Altstadt unterhalb der Stadt abgeführt werden und der in geringer Tiefe unter Straßenoberfläche liegende große Fernheizkanal, der vom Fernheizwerk her die Staatsbauten der Umgebung mit Licht und Wärme versorgt. Beide Bauwerke sind vor Hochwasser tunlichst zu bewahren. Die Verkehrsbedürfnisse fordern dagegen eine möglichst bequeme Verbindung des Terrassenufers mit dem Theaterplatze, wodurch insbesondere der schwere Verkehr von dem Brückenkopf und vom Theaterplatze ferngehalten werden soll. Hieraus geht hervor, daß Planungen, wie die Hallersche — Deutsche Bauzeitung 1904 No. 3 — unmöglich sind.

Bei der Beurteilung des Schleinitzschen Entwurfes, wie er aus der Überarbeitung hervorgegangen ist, durch die Mitglieder des früheren Preisgerichtes wurde die Meinung vertreten, daß ein weiteres Verschieben der Baumassen nach Hotel Bellevue zu die Wirkung erhöhen dürfte, insbesondere, weil dadurch die Katholische Kirche mehr freigehalten und weil der Ausblick vom Theater nach dem Elbthale damit gewinnen werde. Auch die Platzwirkung könne hierbei nur günstig beeinflußt werden.

Daraufhin ist der Schleinitzsche Entwurf einer nochmaligen Überarbeitung unterworfen worden — vergl. Tafel 48 und die Textbilder 9 bis 11. Der Abstand der Hauptwache von der Kirche ist auf 60 m erweitert, an Stelle der erst getrennten Restaurationsgärten ein einziger zusammenhängender getreten; an der Elbseite entsteht eine langgestreckte niedrige Terrasse, die den Einblick in den Theaterplatz, auf dem militärische Schauspiele, Huldigungen und ähnliche festliche Veranstaltungen stattfinden, fördert und die Ausblicke nach dem Strom und der Brücke in keiner Weise beeinträchtigt. Es unterliegt kaum einen Zweifel, daß der neue Entwurf gegen die früheren wesentlich gewonnen hat."

Der so gewonnene Entwurf entspricht sicherlich am genauesten den Programmbedingungen. Durch weitgehende Ausnutzung des Terrassenunterbaus ordnet er die Restauration völlig der Hauptwache unter. Ob damit dem Theaterplatze aber ein monumentaler Abschluß gegeben, ob zur Herbeiführung eines solchen die Hauptwache überhaupt geeignet ist, wird die Versammlung namhafter Dresdener Architekten noch zu prüfen haben, deren Beurteilung dieser Entwurf und zwar in Verbindung mit der gesamten Bebauungsfrage unterbreitet werden soll, um der Stadtgemeinde die endgiltige Entscheidung zu erleichtern.

Man mag bedauern, daß es nicht zu einem nochmaligen Wettbewerbe, der eben die ganze Platzgestaltung mitumfaßt, gekommen ist, muß aber anerkennen, daß das in Aus-

Abb. 8.

Abb 9.

Abb. 10.

Abb. 11.

sicht genommene Verfahren, eine freie Grundlage für die Beurteilung vorausgesetzt, wohl zum Ziele führen kann. Die intime Kenntnis der Örtlichkeit und des sich darin abspielenden Lebens ist ja eine wesentliche Vorbedingung für ein glückliches Gelingen. Zeitungsnachrichten zufolge sind inzwischen gegen 20 Dresdener Architekten zur Beratung dieser Angelegenheit vom Oberbürgermeister einberufen worden. Dabei ergab sich als allgemeine Meinung, daß die Hauptwache des Platzbildes wegen an ihrer Stelle verbleiben und nur, um dem Verkehre mehr Raum zu schaffen, etwas verschoben werden müsse. Es wurde beschlossen, sämtlichen Teilnehmern der Versammlung einen Lageplan zu überweisen, in den jeder seine Idee an der Gestaltung des Platzes eintragen solle.

VOM KÖLNER DOM UND SEINER UMGEBUNG.

Von AL. BOHRER, Köln a. Rh.

(Fortsetzung aus No. 5.)

Zwischen Dom und Domhotel steht das neue Peterstor. Schreiten wir hindurch, so wäre heute kein besonderer Eindruck vorhanden. Die formlose, öde Weite des Platzes, die das Auge über die schrägabfallende und unschön über Eck geteilte Gartenanlage und unübersichtliche Flächen schweifen läßt, ohne irgend einen Ruhepunkt zu bieten, kann nur Anspruchslose befriedigen. Wie könnte Besseres geschaffen werden? Der Anblick der Lauben des Domhotels, das mit dem Maßstabe seiner reichen Architektur vortrefflich zum Dome paßt, und die Erinnerung an die herrliche Wirkung der von Kreuzgängen umschlossenen Seitenplätze anderer Kirchen, wie des Halberstädter Domes und der Certosa in Pavia, geben den Fingerzeig. Setzen wir also den von der neuen Seitenhalle des Domes über das neue Peterstor an dem Domhotel vorbeiführenden Säulengang im rechten Winkel bis zum Erzbischhöflichen Museum fort, dann ist schon viel erreicht. Wir fühlen, daß wir uns nicht mehr auf der gewöhnlichen Straße, sondern auf dem Domforum befinden. Zugleich wird der Straße „am Hof" auch wieder der Straßencharakter verliehen. Heute erscheint sie als Bastard. Der das Domhotel mit dem Erzbischöflichen Museum verbindende Säulengang wäre durch einen monumentalen Mittelbau zu unterbrechen, der nach Süden dem dorthin zu versetzenden Heinzelmännchenbrunnen zur Anlehnung und als Hintergrund zu dienen hätte. Dieses Schmuckstück steht heute an einer sehr unvorteilhaften Stelle und hat ehrsame Bürger und durstige Fremde zu Unrecht von einem angenehmen, der Stadt Geld bringenden Plätzchen vertrieben. Die jetzt unbrauchbare schräge Ebene vor der Hotelreihe, die nur durch das wohl nicht mehr lange als Privatwohnung dienende Essersche Haus unterbrochen wird, ist in eine nutzbare, bequem zugängliche Terrasse umzuwandeln, auf der man sich wie früher, nur den Verhältnissen entsprechend zahlreicher, den Anblick der Heinzelmännchen genießend und vor Zugwind vollständig geschützt, laben und ausruhen kann. In der Nähe des Domes ist zu wenig Gelegenheit im Freien zu sitzen. Die Gärten des Europäischen und des Kölner Hofes sind auf die Dauer wirklich zu klein. Die neue Anlage würde sich also sicher verzinsen. Die Straße „am Hof" muß natürlich eine entsprechende Breite erhalten.

Nun zu unserem Mittelbau zurück, der weiter dadurch auszunutzen wäre, daß an der Nord- und Südseite verdeckte Eingänge zu unterirdisch anzulegenden Herren- und Damen-Aborten hergestellt würden. Nach dem Dome zu, mit der Rückwand gegen den Heinzelmännchenbrunnen, bietet sich sodann eine prächtige Gelegenheit, die schon mehrfach in der Zeitung angeregten Musiklaube einzurichten, der dem zweifellos vorhandenen Bedürfnisse nach Volkskonzerten Rechnung trüge, die dem einfachen Manne nichts kosten und bei denen er nichts zu trinken braucht. Schon vom sozialen Standpunkt aus ist dahin zu streben, daß der Mann aus dem Volk in der freien, der Erholung zu widmenden Zeit aus seiner beschränkten Behausung herausgelockt wird an die Luft und an die Sonne, in die Natur und an die Schönheit, die seine Seele aufheitern und seine Lebensfreude erhöhen. Noch haben wir glücklicherweise in Köln etwas von öffentlichem Leben mit kirchlichen und weltlichen Aufzügen, mit seinem Karneval und seinem Markttreiben, das den Minderbegüterten für manches entschädigt, was er zu Hause entbehrt. Warum fühlte Diogenes sich so wohl in seiner Tonne? Nicht weil er anspruchslos war, sondern wahrscheinlich, weil das reiche öffentliche Leben Athens ihn schadlos hielt. Wenn nun aber die Öffentlichkeit des Lebens eingeschränkt wird, wenn man die allen Freude bereitende Wachtparade in den Kasernenhof verlegt, wenn der Markt vom heiteren Himmel in geschlossene Hallen gedrängt wird, dann vergesse man nicht, für diese Verluste neue Gelegenheiten und Mittelpunkte öffentlichen Lebens zu schaffen, die den Armen die Beschränktheit des eigenen Heims vergessen lassen und ihm die Freude am allgemeinen Besitztum, an dem auch der Kleinste teilhaben soll, erhalten.

Der Säulengang soll enden im neu zu errichtenden Erzbischöflichen Museum. Das jetzige bietet den ständig und vorübergehend dort veranstalteten Ausstellungen keinen ausreichenden und genügend gesicherten Raum. Es entspricht aber auch weder dem großen Werte der in ihm geborgenen Schätze, die von der Zukunft wohl noch ansehnliche Bereicherung erwarten dürfen, noch dem Glanze, der den purpurgeschmückten Erzbischöflichen Stuhl heute umgibt. Es muß also heute oder morgen ein neues Museum für christliche Kunst errichtet werden. Die Stelle, an der es jetzt steht, ist dafür hervorragend geeignet; nur muß die ganze Blockspitze verwendet werden zur Aufnahme des Gebäudes, das berufen ist, einen vielleicht ungeahnten Einfluß auf die Entwicklung der heutigen christlichen Kunst unter der energischen Leitung eines kunstliebenden Kirchenfürsten auszuüben.

Die Nordseite des Forums nimmt der Dom ein. Man zeige aber, daß es auch wirklich so ist und entferne das Gitter mitsamt den kärglichen Anlagen, die den Dom von seinem Forum trennen. Man gestatte auf der ganzen Südseite bis zum Treppenaufgang des Südportals dem armen Erdenwurm, an den Fuß des Monumentes heranzutreten, damit er sich der eigenen Kleinheit bewußt werde und jene alte Zeit bewundern lerne, die so Gewaltiges planen, die Fantasie zu solchen Schöpfungen beflügeln konnte.

Auf dem Domforum selbst, das ziemlich wagerecht anzulegen und nach der Mitte wie der Petersplatz in Rom zu entwässern wäre, dürften keinerlei vortretende Teilungen oder Absperrungen hergestellt werden. Der einen mittelalterlich-malerischen Charakter tragende Platz, der keine klar ausgesprochenen Axen hat, wäre wie ein Zimmer mit möglichst freier Mitte durch Statuen, Ehrensäulen, Brunnen u. s. w. im Laufe der Zeit auszustatten, sodaß allmählich ein künstlerisch wie geschichtlich gleich anziehender Sammelplatz entstände, auf dem sich alles, was heute in die Kunstausstellung zu Schulte, in die Museen und in die Frühschoppenstuben meist nur aus gesellschaftlichen Gründen geht, bei gutem Wetter und guter Musik treffen kann.

Auf drei Seiten wäre das Domforum geschlossen; übrig ist noch die Ostseite, die in einer schiefen Ebene mit lang-

weiligen Gartenanlagen zu der unten vorbeiführenden verkehrsreichen Straße ausläuft. Die schiefe Ebene ist überhaupt so unkünstlerisch wie möglich. Sind Höhenunterschiede zur Überwindung durch Fuhrwerk zu vermitteln, so geschieht dies richtig durch anspruchslose Rampen, notwendige Übel. Von einem schönen Berge, der zum Flusse abfällt, verlangen wir Abhänge; je steiler sie sind, desto schöner finden wir sie. Ins Architektonische übersetzt, heißt es also Terrassen und Treppen anlegen, wie es Friedrich der Große, der königliche Architekt, vor seinem Lieblingsschlosse Sanssouci gemacht hat. Außerdem ist im Winter eine Treppe sicherer zu begehen als eine schiefe Ebene.

In unserem Falle ist daher die schiefe Ebene des südlichen Domplatzes bis auf zwei unbedeutende seitliche Straßenrampen abzutragen, so daß das Domforum in einer reichen, durch Treppen geschmückten Terrassenanlage zu dem neu entstehenden, bis auf die Höhenlage der Bischofsgartengasse vertieften Platzteil abfällt. Der Übergang zu den Rampen ist durch vorgelegte Säulengänge zu verkleiden. Auf diese Weise wären die jetzt so unklaren und unübersichtlichen Flächen südlich des Domes verkleinert, eingeteilt und umschlossen, ohne den Verkehr irgendwie zu beeinträchtigen. Dabei wäre zugleich eine unvergleichlich schöne Stelle gefunden für das in nächster Zeit zu errichtende Dombaudenkmal, das ein Denkmal im erhabensten Sinne werden muß, nicht ein Feld-, Wald- und Wiesendenkmal, wie so manche in der Welt herumstehen, das in einem Vierteljahr entworfen und in einem weiteren Jahre vertragsmäßig gebaut werden muß, sondern das wirklich das Beste der Bildnerei unserer Zeit sein soll, das langsam wachsen und reifen und das Lebenswerk des genialsten Künstlers sein möge. Und wo hätte ein derartiges Denkmal einen schöneren Platz als auf der Ostterrasse des Domforums! Wie würde es sich als selbständiges Werk ersten Ranges darstellen von der Bischofsgartengasse aus mit seiner durch den Säulenhof und die Treppenanlagen ins Großartige gesteigerten Wirkung! Wie würde es auf dem Forum selbst sich anspruchslos der Umgebung unterordnen. Das Denkmal müßte in der Hauptsache natürlich architektonischer Natur sein, schon deshalb, um auf der weiten Fläche zur Geltung zu kommen. Die Seite nach dem Domforum zu, also die Westseite des Denkmals, die mehr für intime Reize geeignet ist, möge der Verewigung der um den Dombau verdienten Fürsten und Künstler dienen. Die Ostseite sei der Verherrlichung der architektonischen Kunst durch die Allegorie vorbehalten, nicht durch eine leichtgeschürzte Muse, sondern durch eine Allegorie, die den geistigen Inhalt der durch die ernste, schwere Arbeit von Jahrhunderten geschaffenen mittelalterlichen Kunst voll erschöpft. Welcher unserer Bildhauer kann ihn wohl heute erfassen und verkörpern? Es hat mit der Errichtung des Denkmals keine Eile. Die Lösung dieser Aufgabe zu überstürzen, würde ein unverantwortlicher Fehler sein.

Der von den seitlichen Rampen umschlossene Säulenhof am Fuße des Denkmals wäre mit Brunnen, Bildwerken und Blumen zu einer idyllischen Oase auszubilden auf dem im übrigen einen rein architektonischen Charakter tragenden Platze. Wenn dort und auf den Terrassen und Treppen am Fronleichnamsfeste die Prozession zum Schlußsegen Aufstellung nehmen würde, dann wäre ein Bild hervorgezaubert, wie man es sich in lebhafteren Farbentönen und mit interessanterer Staffage überhaupt nicht denken könnte. Die seitlichen Hallen dieser Oase böten vorzügliche Gelegenheit, ein internationales Seitenstück zu der im Stadtwald geplanten Richter-Halle zu schaffen, die ja nur für Ortsgrößen bestimmt ist. Es müßten darin die Büsten der berühmtesten Männer der Weltgeschichte Aufstellung finden; und wie der Römer auf den Monte Pincio, so könnte der Kölner in den Säulenhof des Dombaudenkmals gehen, um dann und wann etwas vom Geiste der Zeiten zu verspüren und sich bewußt zu werden, daß der Kölner Dom neben seiner örtlichen Bedeutung auch eine Weltbedeutung hat, als eines der kühnsten und hehrsten Werke, die der menschliche Geist ersonnen und menschliche Tatkraft zur Ausführung gebracht hat.

Dem Kölner Leben wäre auf diesem Wege ein neuer und wahrlich nicht kleiner Reiz gegeben. Und wenn dem Kölner, der ja heute nicht mehr wie früher in einem ersten Zentrum für Kunst und Wissenschaft, sondern in einem gewerblichen Mittelpunkte wohnt, häufiger vergönnt wäre, mit ruhigem Genuß unter den Fittigen seines gewaltigen Domes zu verweilen, dann könnte es nicht ausbleiben, daß der wohltätige Einfluß, den die Kunst im allgemeinen ausübt, bei ihm sich besonders geltend machen und seinen etwas leichten Sinn mehr auf das Ernste und Schöne hinlenken würde. Auch das wäre ein erstrebenswertes Ziel für die Neugestaltung der Domumgebung.

Daß diese Gestaltung genau nach den vorstehenden Skizzen sich vollziehen soll, wird nicht gehofft und auch vorläufig nicht gewollt. Denn erstens soll durch diese Skizzen nur ein wichtiges allgemeines Interesse wachgerufen werden und zweitens muß für eine derartige Aufgabe, die auf die ersten Künstler des Städtebaues einen unwiderstehlichen Reiz ausüben würde, ein öffentlicher Wettbewerb ausgeschrieben werden, nicht unter den Kölner Architekten, auch nicht unter denen von Rheinland und Westfalen allein, nein, mindestens unter allen deutschsprechenden. Das Preisgericht dürfte ebenfalls keinen Ortscharakter tragen. Es müßte durch seine Zusammensetzung der Aufgabe den Stempel der höchsten Wichtigkeit aufprägen, damit die ersten Künstler an sie herantreten mit dem heiligen Ernste, den der Kölner Dom verlangen darf.

Viele werden nun sagen: „Das ist alles recht schön und wohl, aber was soll das kosten und wer soll das bezahlen? Nun, für notwendige Aufgaben — und hier handelt es sich um eine solche — muß das Geld geschafft werden. Das „Wie“ ist in dem beifolgenden Anhange behandelt. In diesem Falle ist es angenehm, daß kein Termin für die Lösung der Aufgabe gesetzt zu werden braucht. Die Vollendung mag 10, 20 oder auch 50 Jahre in Anspruch nehmen. Was heute unbedingt nötig und zwar sofort nötig erscheint, ist, nur Klarheit darüber zu schaffen, daß die Domumgebung nicht immer so bleiben darf, wie sie heute ist, daß irgend welche Veränderungen der Domumgebung nur noch hergestellt werden dürfen im Rahmen von Plänen, die ein erstklassiger Künstler geschaffen hat, die natürlich allen praktischen Bedürfnissen genügen müssen, nach denen dann aber auch Jahre und Jahrzehnte gearbeitet werden kann.

So wird der Dom mit der Zeit wieder der ehrfurchtgebietende Liebling des Volkes und der Kunstfreunde und der unbestrittene Mittelpunkt des Kölner Lebens werden. Dann wird sich erweisen, daß bei der Dombaufeier 1880

die Begeisterung kein ungeheures Strohfeuer war, sondern daß davon fort und fort eine heilige Flamme glüht, die dem Menschen in der heutigen ruhe- und poesielosen Welt zu frischem, tatenfrohem Idealismus neuen Lebensmut verleiht.

Anhang: Von den Kosten der im Vorstehenden skizzierten Umgestaltung der Umgebung des Kölner Domes.

Da die Umgestaltung der Umgebung des Kölner Domes im Interesse einer tieferen Wirkung des großartigsten nationalen Baudenkmals liegt und gewissermaßen nur die Erfüllung einer Pflicht bedeutet, die man mit der Errichtung des Gebäudes übernommen hat, so sind die dadurch entstehenden Unkosten in der Hauptsache aus derselben Kasse zu bestreiten, aus welcher die Dombaugelder bis jetzt geflossen sind, nämlich aus der Kasse der bekannten Dombaulotterie.

Der Stadtkasse wird man bei der heutigen Finanzlage eine Millionenausgabe für den geschilderten Zweck, dessen unbedingte Notwendigkeit dem sogenannten steuerzahlenden Bürger nicht sofort einleuchten dürfte, nicht zumuten können. Wohl wird sich aber die Stadt bereit finden müssen, in Verbindung mit dem Dombauvereine reiche Mittel, sagen wir zwanzigtausend Mark, für einen öffentlichen Wettbewerb sofort zur Verfügung zu stellen, um zu erfahren, was sich Herrliches aus der heute so nüchternen Domumgebung schaffen läßt. Aus diesem Wettbewerbe müßte das Dombaudenkmal selbst, für das bekanntlich ungefähr eine Million vorhanden ist, ausscheiden. Nur der rechte Platz wäre dafür zu finden. Der Denkmalwettbewerb ist eine Sache für sich.

Die Kosten der Umgestaltung würden erwachsen aus dem Grunderwerb und der Neuregelung der Plätze.

Am wichtigsten wäre der Grunderwerb. Er setzt sich zusammen aus dem Erwerbe:

1. des Häuserblocks am Wallrafsplatz, rund 700 qm
2. des Scheben'schen Hauses . . . . „ 500 „
3. eines Teiles des Hotels St. Paul und der Apotheke (der Rest kommt nicht in Frage, da er wieder bebaut wird) „ 320 „
4. der West- und Südseite des „Margarethen-Klosters" . . . . „ 1180 „

zusammen 2700 qm

Nimmt man für diese 2700 qm mit Aufbau einen Durchschnittswert von 1600 Mark für 1 qm an, so ergibt sich für Grunderwerb eine Summe von 4320000 Mark.

Dagegen wird für neue Bebauung gewonnen:

1. Position 4 . . . . 1180 qm
2. das „Margarethenkloster" . . . . rund 1850 „

zusammen 3030 qm

Um den Wert dieser Fläche zu ermitteln, muß man sich den neuen Zustand vergegenwärtigen. Ferner ist damit zu rechnen, daß das Grundstück wohl in jeder Beziehung gesund und feuersicher bebaut werden muß, daß aber der Wortlaut einer zufälligen Bauordnung, die für die Vondel- und Balthasarstraße gilt, im Angesichte des Domes nicht in Frage kommt.

Wenn man an eine einwandfreie geschäftliche Ausnutzung dieses gut abgerundeten Baublocks denkt, dem unter Umständen vom Museum her noch ein Zugang zu schaffen wäre, dürften 1300 Mark für 1 qm nicht zu viel sein.

Es ergibt sich also ein Wert der neu zu bebauenden Fläche von rund 4000000 Mark, Einnahme und Ausgabe für Grunderwerb gleichen sich also ziemlich aus.

Nun kommt hinzu, daß die Ausnutzung des „Margarethenklosters", aus der sich unsere Großbanken sicher einen Vorteil, eine Ehre und eine ortspatriotische Pflicht machen werden, sofort eingeleitet werden kann, während die fortzureißenden Häuserinseln noch jahrelang Zinsen bringen können.

Ein Ausgleich von Soll und Haben bezüglich des Grund und Bodens wird also heute oder morgen sicher stattfinden.

Eine Sache für sich wäre der Grunderwerb für das neue erzbischöfliche Museum. Hier kommt natürlich nur eine gütliche Einigung mit den Eigentümern in Frage, die um so leichter werden wird, als sämtliche Geschäfte im Erdgeschoße des Museums wieder untergebracht werden müssen, nicht sowohl, um das Museum nicht zu teuer werden zu lassen, als um notwendigen Geschäften nicht den Platz zu rauben und um die Gegend vor Verödung zu bewahren.

Die endgültige Um- und Ausgestaltung der Plätze birgt überhaupt keine Geldfrage, da sie nur eine Frage der Zeit ist und die reichen und freigebigen Kölner Bürger im Vereine mit der Dombauverwaltung beliebige Summen für derartige Zwecke aufbringen, wenn man ihnen nur Zeit läßt.

DER BAU DER STÄDTE AN FLÜSSEN IN ALTER UND NEUER ZEIT.

Von Forbát-Fischer, Frankfurt a. M.-Budapest. (Schluß aus No. 5.)

Diese Erwägungen führen nunmehr dazu über, zu erörtern, wie denn eigentlich der Plan einer an einem schiffbaren Flusse gelegenen Stadt auszubilden sein wird, wenn er den Anforderungen, die an eine moderne Stadterweiterung in verkehrstechnischer Hinsicht gestellt werden müssen, möglichst vollkommen entsprechen soll, ohne dabei die vielen andern Rücksichten, die ein Stadtbauplan in gesundheitlicher, aesthetischer, wirtschaftlicher und sozialpolitischer Hinsicht nehmen muß, zu vernachlässigen? Die Antwort auf diese Frage ergibt sich von selbst, wenn wir die Entwicklung der ersten städtischen Ansiedlungen an Flüssen, wie wir diese weiter oben zu schildern versucht haben, aufmerksam verfolgen. Wir müssen unsere Städte jetzt, wo Befestigungen im Sinne einer geschlossenen Umwallung nicht mehr erforderlich sind, wieder so bauen, wie sie wohl unverändert weiter gebaut worden wären, wenn nicht die dem eigentlichen Städtebaue fremden Befestigungsrücksichten dazwischen getreten wären, nämlich in ihrer hauptsächlichen Entwicklung parallel zum Flußlaufe, an dem sie gelegen sind.

Auf die Ringstraße längs der ehemaligen Festungswälle

können wir nicht mehr verzichten, aber aus Gründen des Verkehrs sind Ringstraßen nicht erforderlich. Der Verkehr erfordert, wie wir gesehen haben, in erster Reihe durchgehende Straßenzüge parallel zum Flußufer, in zweiter Reihe senkrecht hierauf gerichtete Querverbindungen zwischen den Längsstraßen und nach dem Flusse. Besondere Schrägstraßen zur Abkürzung der Entfernungen haben gegenüber den Radialstraßen nach dem historischen Stadtkerne, die ja auch eine Art von Schrägstraßen darstellen, nur einen bedingten Wert.

Wo es sich um den vollständigen Neubau einer Stadt handelt, wird von vornherein ausschließlich nach diesen Gesichtspunkten verfahren werden können. Neugründungen von Städten werden zwar, wenigstens in Europa, nicht allzu oft vorkommen. Von größerer Bedeutung sind die viel häufigeren Fälle, in denen es sich um die Erweiterung einer vorhandenen Stadt handelt, deren zukünftiger Ausbau außerhalb des ehemals befestigten Stadtkerns durch den Stadterweiterungsplan geregelt werden soll. In diesem Falle wird es sich darum handeln, unter voller Wahrung der geschichtlich gewordenen Verkehrsrichtungen die Bebauung so zu leiten, daß ein allmählicher Übergang zu der parallel zum Flußlaufe gerichteten Entwicklung der Außenstadt herbeigeführt wird. Da in solchen Fällen die Einlegung von durchgehenden, zum Flußlaufe parallelen Verkehrstraßen in unmittelbarer Nähe der alten Bebauung und der Wall-Ringstraße kaum durchführbar sein wird, werden an die Stelle solcher durchgehenden Parallelzüge zunächst geschwungene Längsstraßen treten müssen, die in ihrem mittleren Teil parallel zur Umwallung ausgebaucht erscheinen, während zu beiden Seiten der Altstadt ein allmählicher Übergang in die zum Flußufer parallele Richtung stattfindet. Die mittlere Abweichung von der Hauptverkehrsrichtung wird in größerem Abstande vom Stadtkern nach und nach in die wünschenswerte Verkehrsrichtung übergehen können.

Bei der im vorhergehenden geschilderten Anordnung handelt es sich natürlich nur um eine grundsätzliche Festlegung, die sich von jeder schablonenhaften Starrheit in der Einzelausbildung freizuhalten haben wird. Die durchgehenden Längszüge sind ebenso wenig wie die andern Verkehrsstraßen an die Einhaltung der geraden Linie gebunden, wenn die Verkehrsrichtung in ihrer Führung nur in ausgesprochener Weise zum Ausdruck kommt. Besondere Verhältnisse in der Bodengestaltung werden größere oder kleinere Abweichungen in der Ausbildung des Straßennetzes zur Folge haben, und wenn die besprochene Art der Grundrißanordnung der Städte neben dem Ringsystem kurz als Parallelsystem bezeichnet wird, so wird dieses in seinen verschiedenen Anwendungen von der geometrischen Parallelität notwendigerweise ebensoviel Abweichungen zeigen müssen, wie solche seither beim Ringsystem von der geometrischen Ringform beobachtet werden konnten.

Wenn aber bei Ausarbeitung eines Stadtbauplanes auch nur die Hauptgrundsätze des Parallelsystems vor Augen gehalten werden, so wird die durch keine ringförmige Einschließung mehr beengte Erweiterung des Stadtkerns nach Bedarf ungehindert vor sich gehen können; die mit der mangelnden Ausdehnungsfähigkeit des Stadtkerns verbundenen Nachteile werden daher vermieden. Etwaige außerhalb der Innenstadt gelegene Verkehrsmittelpunkte werden durch die Längsverkehrstraßen mit allen Teilen der Stadt auch ohne Berührung der Innenstadt in gute Verbindung gebracht werden können, ebenso werden diese Straßen eine bessere Verbindung der äußeren Viertel unter einander erleichtern. Einer organischen Einfügung des Flußufers in den Stadtplan steht nichts im Wege, da das Ufer auf seine ganze Erstreckung von allen Punkten des Stadtgebietes aus auf kurzem Wege erreicht werden kann. Im übrigen aber gestattet auch diese Anordnung jede aus gesundheitlichen, wirtschaftlichen und sozialen Gründen etwa für angebracht erachtete Differenzierung des Stadtgebietes nach Vierteln und Zonen, nur daß eine einmal erfolgte derartige Einteilung in diesem Falle nicht so leicht ein Hindernis für die spätere gedeihliche Weiterentwicklung werden kann, wie denn überhaupt die Erweiterungsfähigkeit des Stadtgebietes sowohl der Längswie der Breitenrichtung nach bei dieser Art der Ausbildung des Stadtbauplanes in jeder Hinsicht gewährleistet erscheint.

Sollten aber die Lehren, die aus der geschilderten natürlichen und geschichtlichen Entwickelung hergeleitet werden können und die bei Städten an Flüssen mit Notwendigkeit auf die vorbeschriebene Art der Grundrißanordnung führen, bei Ausarbeitung der Stadterweiterungsentwürfe nicht beachtet werden, so werden kostspielige und unangenehme Durchbrüche und Erbreiterungen in dem jetzt als Außenstadt geltenden Gebiet zu einer spätern Zeit, wenn die Bebauung ihre der jetzigen Entwurfsbearbeitung zugrunde gelegten Grenzen wieder erheblich überschritten haben wird, kaum vermieden werden können. Allen Anforderungen einer späten Zukunft kann und soll Menschenwerk nicht gerecht werden wollen, aber wo die Folgen einer ungünstigen Anordnung an Hand der Entwicklung der Vergangenheit so klar übersehen werden können, wie dies bei der ringförmigen Grundrißausbildung der Städte der Fall ist, da erscheint es zum mindesten geboten, mit den Maßnahmen der Gegenwart einer gedeihlichen Fortentwicklung in der Zukunft nicht bewußt entgegenzuarbeiten.

Daß die Anordnung der Städte nach dem Parallelsysteme zur glatten Abwicklung eines sehr großen Verkehrs geeignet ist und daß sie die bauliche Ausdehnung des Stadtgebietes wesentlich zu erleichtern vermag, beweist das Beispiel einer großen Anzahl amerikanischer Städte, deren rasches Wachstum durch diese Art der Grundrißanordnung wesentlich mit gefördert worden sein dürfte. Und wenn die schablonenhafte Art der amerikanischen Stadtbaupläne für europäische Verhältnisse auch keineswegs zur Nachahmung empfohlen werden kann, zur Bekräftigung dessen, was wir ausgeführt haben, können sie trotzdem mit angeführt werden. Bei aller Betonung der Wichtigkeit durchgehender Hauptverkehrstraßen haben wir zwar niemals die endlos langen geraden Linien amerikanischer Straßenzüge vor Augen gehabt, ein Abweichen von der geraden Linie vielmehr nicht nur nicht als nachteilig, sondern in vielen Fällen aus den verschiedensten Gründen geradezu als wünschenswert erachtet, immerhin zeigen auch die Grundrisse der amerikanischen Städte trotz der ihnen anhaftenden Mängel und Unvollkommenheiten mancherlei Vorzüge, namentlich in bezug auf die freie Ausdehnungsfähigkeit, sowie in bezug auf die Möglichkeit zur Schaffung rascher und bequemer Verkehrsverbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen, die es begründet erscheinen lassen,

auch aus ihrer Anlage — mutatis mutandis — dasjenige zu übernehmen, was den natürlichen Bedingungen einer zweckmäßigen Stadtanlage angepaßt erscheint.

In europäischen Städten entspricht namentlich das am linken Ufer der Themse gelegene Gebiet von London, vergl. Tafel 37, den Anforderungen, die wir für den Bau der Städte an Flüssen besonders haben geglaubt hervorheben zu müssen. Das Flußufer bezw. das in dessen unmittelbarer Nähe befindliche Stadtgebiet ist auf eine große Erstreckung zum Brennpunkte des städtischen Lebens ausgebildet worden und vereinigt in Westminster die Hauptsitze der Verwaltung und Wissenschaft, in der City den Handel und im Dockviertel den Verkehr, wobei die Embankments gleichzeitig zeigen, wie das Flußufer sehr wirksam zur Verschönerung der Stadt und zur Schaffung angenehmer Promenaden mit herangezogen werden kann. Besonders deutlich sind im Stadtplane die Längsverkehrstraßen zu erkennen, die das ganze Stadtgebiet parallel zur Themse durchziehen. Die zusammenhängenden Straßenzüge von Kensington-Road, Piccadilly, Haymarket, West-Strand, Fleet-Street, der hierzu ziemlich parallel verlaufende Zug der Oxford-Street über Holborn-Hill, Cheapside bis Whitechapel-Road sowie in weiterer Entfernung von der Themse die Verbindung zwischen dem Regents-Park im Westen und dem Viktoria-Park im Osten durch den Zug von Harrow-, Marylebone-, Euston-, City- und Hackney-Road veranschaulichen deutlich den Vorzug solcher Längsverkehrstraßen gegenüber den Ringstraßen für den durchgehenden Verkehr innerhalb der Stadt. Diese günstige Grundrißanordnung erleichtert die Abwicklung des großen Verkehrs von London in großem Maße und sie ermöglicht es auch, daß sich die unterbrochen in starkem Maße fortschreitende Vergrößerung der Riesenstadt auch bei der in London üblichen weiträumigen Bebauung ohne jede Schwierigkeit an das vorhandene anschließen kann und voraussichtlich noch lange Zeit wird anschließen können.

Die Anordnung der Städte parallel zu dem Flußlaufe, an dem sie gelegen sind, als zu ihrem natürlichen Hauptverkehrswege läßt sich sinngemäß auch auf ihre Lage gegenüber den Landverbindungen übertragen, indem man die durchziehenden Landstraßen oder Eisenbahnen in Berücksichtigung zieht und auch hier an Stelle der ringförmig anwachsenden Erweiterungsgebiete eine zur ausgesprochenen Hauptverkehrsrichtung parallele Entwicklung setzt. Immerhin werden in diesem Falle bei der größeren Leichtigkeit, mit welcher die Führung der Landwege mit der baulichen Anlage der Städte in Übereinstimmung gebracht werden kann, die Nachteile der Ringform in der Grundrißanordnung mehr in bezug auf den Gang der Stadterweiterung, sowie den Verkehr innerhalb des Stadtgebietes, als im Zusammenhange mit den Wegen des Fernverkehrs in die Erscheinung treten. Die ringförmige Ausbildung der Stadtanlage kann aber in manchen Fällen zu einer eben solchen Führung der Eisenbahnlinien Anlaß geben, wodurch bei ungünstigen Verhältnissen in bezug auf die gegenseitige Höhenlage des Stadtgebietes und der Eisenbahn an die Stelle des Festungsgürtels oder gar neben diesem ein neuer, von den Eisenbahndämmen gebildeter Ring tritt, welcher der freien und ungehinderten Ausdehnung der Stadt selbst beim Vorhandensein genügender, von vornherein vorgesehener Unterführungen bedeutende Schwierigkeiten in den Weg legen kann, dies aber in erhöhtem Maße tun wird, wenn für eine reichliche Verbindung des Stadterweiterungsgebietes mit dem innerhalb des Bahndammes gelegenen Teile der Stadt nicht rechtzeitig Sorge getragen wurde. Welche Mißstände hierbei entstehen können, zeigt an einem sehr lehrreichen Beispiel das westliche Stadterweiterungsgebiet von Magdeburg, das vom Stadtinnern neben den an Stelle der alten Befestigungswerke vorgesehenen Promenaden noch durch die Eisenbahnanlagen getrennt wird, die an dieser Stelle auch den Hauptpersonen- und Güterbahnhof umfassen. Das ganze, über 2 km breite Erweiterungsgebiet steht mit der Innenstadt nur durch eine einzige Unterführung in Verbindung, so daß ein organisches Zusammenwachsen des Erweiterungsgebietes mit dem inneren Teile der Stadt nach der heutigen Lage der Verhältnisse vollständig ausgeschlossen erscheint, was wohl hätte vermieden werden können, wenn beim Entwerfen der Eisenbahnanlagen auch auf die Bedürfnisse der Stadterweiterung von vornherein die gebührende Rücksicht genommen worden wäre.

Zum Schlusse unserer Ausführungen sei noch darauf hingewiesen, daß die Anordnung der Städte in der von uns betrachteten Weise parallel zum Hauptverkehrswege, an dem sie gelegen sind, mit ihrer viel größeren und leichteren Erweiterungsfähigkeit in jeder Richtung und ihrer besonderen Eignung für die Abwicklung des großstädtischen Verkehrs der Stellung, welche die Städte im Leben der Völker heutzutage einnehmen, auch äußerlich weit mehr entspricht, als die in sich geschlossene, stets zu ihren Anfängen zurückstrebende Ringform, die wohl geeignet war, den Bedürfnissen der Städte zu einer Zeit zu genügen, wo diese in weit höherem Maße ein ebenfalls in sich abgeschlossenes Leben nicht nur in wehrhafter, sondern auch in wirtschaftlicher Beziehung führten, die hierzu aber heute nicht mehr geeignet erscheint, wo die Städte nur die hervorragendsten Haltestellen und Sammelpunkte des einheitlich organisierten wirtschaftlichen Lebens großer Staatswesen geworden sind und ein freies Durchströmen des Verkehrs in weit höherem Maße zu gestatten in der Lage sein müssen, als dies in früheren Jahrhunderten der Fall war. Und namentlich mit Rücksicht auf die weitere Entwicklung der Städte an schiffbaren Flüssen ist es ein bedeutungsvolles Zusammentreffen, daß gleichzeitig mit dem Falle der Festungswerke und mit dem ungeahnten Aufschwunge der städtischen Gemeinwesen in unseren Tagen auch die im Laufe der Zeit etwas verblaßte Erkenntnis sich wieder Bahn bricht, daß es nicht gelingen wird den steigenden Anforderungen des Massenverkehrs zu genügen, wenn man nicht in erhöhtem Maße auch die Wasserstraßen wieder mit hierzu heranzieht. Die Aufgabe der Städtebauer wird es sein, die Zeichen der Zeit nicht außer Acht zu lassen und zu einem gedeihlichen Zusammenwirken von Wasser- und Landverkehr durch die entsprechende Ausgestaltung der Stadtbaupläne zu ihrem Teile kräftig beizutragen. Die Städte werden ein treues und bleibendes Denkmal auch unserer Tage für die Zukunft nur dann werden können, wenn ihre von uns erbauten Teile den Bedürfnissen unserer Zeit, und nicht den, wenn auch altehrwürdigen Überlieferungen einer längstvergangenen andern Zeit Rechnung tragen.

DIE AUGEN AUF! Eine ästhetische Reise durch die Schweiz von G. FATIO.*)

Von CH. BULS, Brüssel.

Seit etwa zehn Jahren macht sich in Belgien, Frankreich, Deutschland, Italien und in der Schweiz eine täglich wachsende Bewegung bemerkbar, die sich gegen die Verunstaltung der Städte und des Landes als eine Folge des Industrialismus und des Internationalismus richtet.

Gegen den ersteren macht man geltend, daß die Erwerbung von Reichtümern und die industrielle Ausnutzung unseres Landes nicht der einzige Zweck des Lebens sein kann. Man fordert, daß die Kunst und die Schönheit nicht von dem Programm unseres Daseins gestrichen werden dürfen.

Dem letzteren stellt man die Notwendigkeit entgegen, unsere Bauwerke mit dem Klima, dem Charakter des Landes und den Überlieferungen der nationalen Kunst in Einklang zu bringen.

Nirgends ist dieser Kampf mit mehr Eifer und Geschick geführt worden, als in der Schweiz. Das kann nicht sehr überraschen; denn kein Land hat mehr Schönheiten zu schützen und keines ist durch das Eindringen der Fremden mehr bedroht. Dort geschieht, was wir täglich vor unseren Augen sich vollziehen sehen. Die Schönheit einer Gegend ist die erste Ursache ihres Verfalls. Gerade die, die sie anzieht, verderben sie, indem sie ihr ihren schlechten Geschmack aufdrängen. So verwandeln sich die hübschen Dörfer in der Umgebung von Brüssel in traurige Vorstädte; so wird das malerische Tal der Maas mit alltäglichen Landhäusern bevölkert, deren Stil der Maas-Natur ins Gesicht schlägt.

Nicht genug, daß die Schweiz eifrige Apostel für die Ästhetik der Städte und des Landes hat erstehen sehen — durchdrungen von der Liebe zu seiner Heimat hat sogar einer ihrer Bürger seine Zeit und sein Vermögen der Veröffentlichung bewunderungswürdiger, reich illustrierter Bücher gewidmet, die bestimmt sind, die Schönheiten des Genfer Landes, die Reize der Ufer des Genfer Sees in ein helles Licht zu setzen und zuerst in Genf, dann aber auch in der ganzen Schweiz dem ursprünglichen Charakter der Architektur in den verschiedenen Zeitaltern und den verschiedenen Gegenden der Schweiz nachzuforschen.

Im Jahre 1899 trat Guillaume Fatio zuerst mit der Schrift ‚La Campagne génèvoise d'après nature' (Das Genfer Land nach der Natur) in die Öffentlichkeit. Er hat uns selbst darin sein Programm entwickelt: „Es ist unser Wunsch gewesen, durch die bildliche Darstellung die Empfindung für den sinnreichen Reiz und den auserlesenen Geschmack der Bauten von ehemals zu wecken, und vielleicht können wir dadurch den Architekten, den Bauunternehmern und selbst den einfachen Handwerkern die Grundlagen einer nationalen Kunst zum Studium und dann auch zur Nutzanwendung liefern".

Und er führt uns ganz um Genf herum, zeigt uns seine historischen Wohnsitze, die hübschen Ausblicke auf den See, die kühlen Schatten der Gehölze in den schönen Phototypien von Fréderic Boissonnos, erklärt sie uns mit Begeisterung und belebt sie mit alten Erinnerungen.

Im Jahre 1900 veröffentlichte Guillaume Fatio „Génève à travers les siècles" (Genf durch die Jahrhunderte). In einem nicht weniger reich mit Abbildungen bedachten Bande beobachtet er die Stadt bei ihrer Geburt, begleitet sie durch ihre Kindheit, verfolgt die Bildung ihres Charakters von Anbeginn an und studiert ihn in ihrem reifen Alter. Fatio hat den guten Geschmack gehabt, nicht die Ansichten wiederzugeben, die man bei allen Photographien-Verkäufern findet, sondern er hat malerische Winkel zu entdecken gewußt. Er ist in die Höfe gedrungen, um uns ein anziehendes bildnerisches Motiv darzubieten, um uns ein den Reisenden unbekanntes „Genf der Künstler" zu enthüllen.

Zum Schlusse klagt er — und mit wie viel Recht! — über die Abwesenheit eines nationalen Charakters und über den kosmopolitischen Stil unserer zeitgenössischen Bauwerke. Er verlangt, wie wir, daß die Architekten, ohne sie nachzuahmen, sich von den Werken ihrer Vorgänger anregen lassen sollen, um in ihnen die Achtung vor den Forderungen des Klimas und die Harmonie mit der Landschaft zu finden.

Zwei Jahre später lud uns G. Fatio zu einer Reise „Um den Genfer See" durch einen prächtigen Band unter diesem Titel ein, der seiner Vorgänger würdig ist. Wer kennt nicht die wundervolle Reihe der Landschaften, die die Ufer des blauen Sees bieten? Aber zu der Erinnerung, die wir davon heimgebracht haben, gesellt der Verfasser die Sage, die geschichtliche Erzählung, das Gedächtnis der großen Männer, der berühmten Schriftsteller, die die Schönheiten dieser bezaubernden Gegenden gefeiert haben, und immer hat ein treuer Photograph den Text durch die schönsten Lichtdrucke, die man sich denken kann, zu beleben gewußt. Wir kennen kein anderes illustriertes Werk, in dem der Lichtdruck so geschmackvoll und so geschickt angewendet worden ist. Es sind keine alltäglichen Ansichten, wie man sie in den Reiseführern findet, sondern Gegenden, malerische Motive, die mit dem feinen Takt eines Künstlers ausgewählt und zum Druck gebracht worden sind.

Endlich hat G. Fatio diese schöne Schilderung der Herrlichkeiten des Genfer Seebeckens in diesem Jahre durch eine Zusammenstellung der Architektur-Typen des schweizerischen Wohnhauses gekrönt. Nicht ohne Grund hat er sein Buch betitelt: „Ouvrons les yeux! Voyage esthètique à travers la Suisse" (Die Augen auf! Eine ästhetische Reise durch die Schweiz). Denn sein Werk bildet eine Belehrung durch das Auge. Es wird vielen Schweizern, denen die Schönheit und die Eigenart ihrer alten Wohnhäuser noch nicht aufgegangen sind, die Augen öffnen. Wie oft haben wir nicht bei uns im Lande festgestellt, daß es genügte, darauf hinzuweisen, wie schlecht eine italienische Villa, ein Schloß im Stile Louis XVI einer Gegend wie der von Spaa zu Gesicht ständen, während ein Bauwerk, das aus der örtlichen Architektur eigentümlichen Elementen zusammengesetzt ist, in vollkommener Harmonie mit der Landschaft stände, um die Wahrheit jener Beobachtung zu bekräftigen.

G. Fatio bedient sich also der sokratischen Methode in ihrer Anwendung auf die Ästhetik der Wohnung. Uns

*) Mit Illustrationen von J. J. Redmond, A. Pellegrini und C. Robida. Genf 1904, Société génèvoise d'édition „Atar".

unbewußt ist in uns die Liebe zu den Schönheiten der Heimat lebendig. Aber oft haben die Gewohnheit und die kosmopolitischen Moden diese Liebe verdunkelt. Man wird sie aber leicht in der Seele des Volkes durch das Verfahren G. Fatio's wieder erwecken. Was bedeuten uns in Wirklichkeit die individuellen Phantasien dieses oder jenes neuerungssüchtigen Architekten? Sein Bestreben mit der Vergangenheit zu brechen, nimmt seinen Werken den Erdgeruch und den nationalen Ton, und das ist es gerade, das uns ergreift und uns gefällt, das uns das Gefühl gibt, daß wir uns zu Hause und nicht bei unseren Nachbarn befinden.

Bei der Einteilung der Schweiz in drei Hauptlandstriche findet Fatio drei vorherrschende Architektur-Typen. Das grüne Land oder das Becken der Aare, das am wenigsten fremden Einfluß erfahren hat und die geräumigen, für das Oberland charakteristischen Bauernhäuser mit den breiten vorspringenden Dächern bietet, die von kräftigen Konsolen getragen werden. In den regenreichen Gegenden an den Ufern des Luzerner Sees werden die Dächer spitz und weniger vorspringend. In den Städten geben die Giebel den Häusern ein individuelles Gepräge, und die unregelmäßigen Einschnitte ihrer Dächer beleben das Straßenbild.

Der rote Boden und die roten Ziegeldächer haben dem Rheintale den Namen des roten Landes eingebracht. Die Bauernhäuser werden dort aus Stein erbaut, und ihre mit Fresken bemalte Mauern weisen auf italienischen Einfluß. Im Kanton Appenzell sind die Häuser höher und von zahlreichen Fenstern durchbrochen, um den Bedürfnissen der Hausindustrie zu genügen. Die Mauern werden mit Brettern bekleidet. In Schaffhausen und St. Gallen springen „Loggien" aus den Mauern heraus; die Deutschen nennen sie „Erker", die Engländer „Bow-windows", die Franzosen „Bretèches". Dieses hübsche Motiv gehört dem Norden an; denn die italienische Loggia ist offen. Bei dieser Gelegenheit wollen wir auf die so oft bei uns begangene Torheit hinweisen, den den warmen Ländern entnommenen Balkon einzuführen, mit dem wir nichts anzufangen wissen. Deshalb sieht man sich allmählich die Balkons in Erker verwandeln.

Der Balkon ist ein südliches Bau-Motiv. Er ist eine Folge der Temperatur des Landes und der lässigen Sitte des Südens. Das nordische Klima gestattet die Benutzung der Balkons nur während drei oder vier Wochen des Jahres, und unsere Frauen sind auch zu arbeitsam, um, wie die Neapolitanerin, stundenlang zum Ergötzen der Straße zu faulenzen.

Nichts destoweniger schmücken unsere Architekten, die in dem Balkon ein hübsches dekoratives Motiv sehen, damit ihre Fassaden. Nach und nach wird aber der Hausbesitzer der Unbrauchbarkeit dieses Anhängsels, den ihm sein Baumeister aufgehalst hat, gewahr. Eines schönen Tages empört er sich dagegen und läßt seinen Balkon zu einem Erker umbauen. Seine Frau findet dort jetzt einen gemütlichen Schlupfwinkel, wo sie in der warmen Atmosphäre ihres Heims lesen und arbeiten kann.

Kehren wir also zu den Erkern unserer Väter zurück! Sie ermöglichen uns, die Anordnung der Fassaden mannigfach zu gestalten und ihre eintönige Geradlinigkeit zu unterbrechen.

Es gibt noch ein drittes Motiv, das unsere Architekten, sehr mit Unrecht, aufgegeben haben, wiederum unter dem Einfluß ihrer beklagenswerten italienischen Manie. Es ist die Vorhalle, die doch von unserem regnerischen Klima gefordert wird. Auch hier sehen wir, wie die Hausbesitzer allmählich die Kurzsichtigkeit ihrer Architekten nachträglich verbessern. Sie bringen über ihren Türen verglaste Schirmdächer an. Diese verspätete Verbesserung stellt den gewohnten Schlendrian des Baumeisters in ein schlechtes Licht und verträgt sich auch nicht mit seinem Werke, während unsere Baukünstler, wenn sie zur Anlage einer Vorhalle wieder zurückkehrten, wie es Hankar und Brunfant getan haben, interessante dekorative Wirkungen finden würden, die mit der Fassade zusammengehen und die Tür vervollständigen würden.

Die dritte Gegend, im blauen Lande, umfäßt das Rhonetal, wo der italienische Einfluß sich in dem gemauerten Erdgeschoß und in der Anlage von Galerien und Balkonen bemerkbar macht.

Der Verfasser untersucht jedesmal den Einfluß der Baumaterialien, des Klimas, der umgebenden Landschaft, der Nachbarschaft der großen Nationen, Italien, Deutschland und Frankreich, und leitet daraus den jeder Gegend eigentümlichen Stil ab.

Nachdem G. Fatio auf diese Weise die schweizerische Kunst nach der geographischen Lage studiert hat, geht er auf ihre zeitliche Entwicklung ein und nennt und charakterisiert im Laufe eines schnellen Überblicks die wichtigsten Denkmäler, die mit dem XI. Jahrhundert bis, wie er auch mit Recht sagt, zu „der banalen Epoche", d. h. bis zum 19. Jahrhundert errichtet worden sind. Alle Häuser sind nach derselben Schablone erbaut, ohne Rücksicht, ob sie zu der Lebenslage ihrer Bewohner passen oder nicht. Um die zahlreichen, durch die malerischen Schönheiten der Schweiz angelockten Reisenden zu befriedigen, vermieteten die Gastwirte diese Schönheiten durch den geschmacklosen Luxus ihrer Hotelpaläste, und in den Städten reihen die Mietskasernen ihre Steinwürfel an einander. Wenn wir die Drahtseilbahn verlassen, befinden wir uns vor der unförmlichen Kaserne des Rigi-Kulm oder vor der gemeinen Baracke des Rochers de Naye.

Das Übel ist groß und sticht allen Leuten von Geschmack in die Augen. Kann man der epidemischen Verbreitung des Häßlichen Einhalt tun? G. Fatio glaubt es und zeigt, indem er aus dem im Laufe seiner Untersuchungen gesammelten Material Nutzen zieht, wie man eine Fassade durch vorspringende Dächer, durch Anlage von Galerien, Anbau von Frei- und anderen Treppen, von Vorhallen und Erkern, durch Wandmalereien und Kletterpflanzen malerisch gestalten kann.

Insbesondere gewährt das schweizerische Dach die Möglichkeit, einem Gebäude ein nationales Gepräge zu geben. G. Fatio hat uns in Genf eine Gemeindeschule gezeigt, deren Fassade keinerlei Kosten für Ausschmückung erfordert hatte, deren ganzer Charakter sich vielmehr aus einer eigenartigen Dachausbildung ergeben hatte. Vorsprünge, Ausladungen, Ecktürmchen, Konsolen, Mansarden, Giebelspitzen und Dachluken lassen sich zu einer unbegrenzten Mannigfaltigkeit zusammensetzen.

Der Verfasser brandmarkt mit Recht die grotesken Kamine, mit denen die Rauchfang-Teckniker die Spitzen der Häuser verunzieren. Wir wissen selbst, mit welchen schrecklichen „Buses" (Blasebalgröhren), um einen Brüsseler Ausdruck zu gebrauchen, die Dächer der vornehmen Paläste in der Rue de la Loi beklebt werden.

Alle kritischen Bemerkungen des Verfassers sind stets von erläuternden Zeichnungen begleitet. G. Fatio hält immer vor Augen, was getan worden ist und was man hätte tun können. Er beschränkt sich also nicht auf den Tadel, sondern er wagt es, die Verantwortlichkeit für eine Lösung auf sich zu nehmen und sich ebenfalls der Kritik auszusetzen.

Aber seine Lösung ist immer gut, weil sie von einer sehr klaren Ansicht über die Bedingungen des Schönen in der Architektur ausgeht: die nationale Überlieferung als Ausgangsquelle der Anregung, die Harmonie mit dem Charakter des Landes, die Achtung vor den Anforderungen des Klimas, die Übereinstimmung mit der Lebenslage, den Gewohnheiten und den Bedürfnissen des Bewohners und die vollkommene Anpassung an die Bestimmung des Gebäudes.

Da das Grundsätze sind, die sich auf die Bauten aller Länder anwenden lassen, können wir unseren Architekten nicht genug das Studium des schönen Buches von G. Fatio empfehlen. Sie werden Vergnügen und Nutzen daraus ziehen.

CHRONIK 1904

HANNS ANKER

ZUR FREILEGUNG DER NORDSEITE DES MÜNSTERPLATZES IN ULM. In der „Schwäbischen Chronik“ entrüstet sich jemand darüber, daß wieder einmal die Erbauung einer Werkhütte an der Nordseite des Ulmer Münsters geplant wird und meint am Schlusse ihrer Herzensergießung: Die Fremden, die nach Ulm kommen und das prächtige Münster bewundern, äußern stets: „Wie herrlich ist es, daß das Münster freigelegt werden kann.“ Nun, es giebt auch Fremde, die voller Erwartung dem Münster zueilend schon von der gegenwärtigen Leere des ihn umgebenden Platzes ernüchtert werden. Die zum Teil kleinlichen Häuser am Rande des Platzes stehen in keinem Verhältnisse zur gewaltigen Kirche, und dieser, fast frei in der Mitte stehend, fehlt der Vergleichungsmaßstab für ihre Größe.

Schon der Dombaumeister Beyer hatte daran gedacht, anstelle der alten Bauhütte ein gotisches Verwaltungsgebäude zu errichten, sicherlich in der Absicht, damit das Münster noch wirkungsvoller hervortreten zu lassen. Als dann der Architekt Bauer aus München die Leitung der Bauarbeiten übernahm, schlug er einen Renaissancebau zwischen den beiden Nordportalen mit einem Werkplatze für die Bauhütte vor. Dieser Vorschlag wurde s. Zt. zwar abgelehnt, ist jetzt jedoch in einfacherer Form wieder aufgenommen worden. Ohne ein Urteil über den unbekannten Plan abgeben zu wollen, ist der Grundgedanke, der ihn führt, nur mit Freuden zu begrüßen — die öde Freilegerei hat schon so viel Unheil gestiftet, daß jeder schüchterne Versuch, ihr endlich einmal Einhalt zu tun, Ermunterung verdient.

Warmen Herzens und aus künstlerischer Empfindung wird dann auch in einer späteren Nummer der „Schwäbischen Chronik“ der Plan des Münsterbaumeisters befürwortet und in Wiederaufnahme eines bereits früher aufgetauchten Vorschlages gefordert, auch der Südseite des Münsters durch Anpflanzung hochragender Bäume, die von Mauern einzufriedigen seien, wieder die verlorene Umgebung zu schaffen. Dazu macht Herr Landeskonservator Gradmann, ebenfalls in der „Schwäbischen Chronik“, bekannt, daß bereits am 1. Juni 1901 sich eine Königl. Kommission von Sachverständigen einstimmig für den grundlegenden Gedanken des Münsterarchitekten ausgesprochen und dabei empfohlen habe, die geplante Bauhütte im Anschlusse an die Gotik des Münsters in reiner Ulmer Renaissance zu errichten. An der Südseite des Münsters solle eine Baumallee angelegt, an der Westseite die Mitte freigehalten und zu beiden Seiten je eine Baumgruppe angeordnet werden.

BERLINER PARK- UND STRASSENPLÄNE. Die Staatsregierung will nach der im Landtage vom Herrn Finanzminister abgegebenen Erklärung einen Teil des früheren Botanischen Gartens als Park erhalten, wenn die Stadtgemeinde die nötige Beihilfe leistet — 2 Millionen Mark für ein Stück von rund 20 Morgen. Der Rest soll bebaut werden. Hier wäre nun einmal Gelegenheit geboten, einen großstädtischen Park nach modernen Grundsätzen anzulegen — im Inneren eines am Rande möglichst geschlossen zu umbauenden Blocks, also vor dem Lärm und dem Staube der Straße geschützt! Der Zugang zu diesem Parke, der sich wohl nach der Potsdamer Straße hin öffnen müßte, würde ein bedeutendes Motiv zur Unterbrechung der Straßenflucht abgeben.

In der Parkdeputation soll angeregt sein, über die Gestaltung des geplanten Nordparks einen Wettbewerb auszuschreiben; ein solcher, an dem außer den Gartenkünstlern aber auch Architekten zu beteiligen wären, könnte nur freudig begrüßt werden.

36½ Millionen Mark sind für Straßen-Durchbrechungen und Verbreiterungen in der neuen städtischen Anleihe vorgesehen und zwar sollen davon nicht weniger als 13½ Millionen zur Beseitigung des sogenannten Scheunenviertels verwendet werden, indem die Kaiser Wilhelmstraße mit einer Gabelung bis zur Schönhauser und zur Prenzlauer Allee durchgeführt wird. Der in Fachkreisen s. Zt. ausgefochtene Streit über den dieser Absicht zu Grunde liegenden Plan hätte auch in diesem Falle die Ausschreibung eines Wettbewerbes angezeigt erscheinen lassen.

3 Millionen sind ferner für die Anlage einer 18 m breiten Uferstraße auf der rechten Spreeseite zwischen dem Mühlendamm und der Waisenbrücke bestimmt, einschließlich der Ufermauern, zu deren Kosten der Staat 600000 Mark beitragen soll. Damit wird wieder ein Stück Alt-Berlin fallen, indem die alte Stadtvogtei und die Hinterhäuser der Stralauer Straße niedergelegt werden müssen, was wieder eine völlige Neubebauung des Blocks zwischen der anzulegenden Uferstraße und der Stralauer Straße nach sich ziehen wird — die malerischen Motive „Am Krögel“ werden verschwinden! Dafür ist im Zuge der Jüdenstraße ein Durchgang nach dem Spreeufer hin in der Art einer „Passage“ geplant.

Überhaupt soll das alte Berlin in dieser Gegend bald ein anderes Aussehen erhalten. Der Ankauf des Inselspeichers an der Fischerbrücke ist zwar gegenwärtig von den Stadtverordneten abgelehnt worden, doch der mit der Verbreiterung der Fischerbrücke zusammenhängende Neubau der Inselbrücke wird sich nicht mehr lange aufschieben lassen.

3 1/4 Millionen sind für diese linksseitige Uferstraße vorgesehen. Auch die Wallstraße soll verbreitert werden und zwar von der neuen Roßstraße bis zur Inselstraße mit 1 1/4 Million Mark Kosten und die Roßstraße von der Gertraudenstraße bis zur Ritter- bezw. Schornsteinfegergasse mit 1 1/2 Millionen. Hoffentlich wird hierbei mit derjenigen Schonung vorgegangen, die die Rücksicht auf die geschichtliche Bedeutung des überlieferten Stadtbildes gebietet.

Ferner stehen 10 Millionen bereit zur Verbreiterung der Landsberger Straße zwischen der Alexander- und der Kleinen Frankfurter Straße und endlich die letzten 4 1/2 Millionen zur Durchlegung der Manteuffelstraße über die Köpenikerstraße hinweg bis zur Spree.

Auch in dem neuen „Hansaviertel" wird auf dem rechten Spreeufer eine neue beite Uferstraße zwischen der Gotzkowskybrücke und der Achenbachbrücke angelegt. Die Straße, deren hohe, senkrechte Ufermauern leider aus Eisen und Zement hergestellt werden, soll sich später bis zur Hansabrücke fortsetzen. Zwischen der Hansa- und der Lessingbrücke, wo auf dem ehemals Borsigschen Grundbesitze mit der Anlage des neuen Bellevueviertels begonnen worden ist, soll ebenfalls eine neue Uferstraße aufgeschüttet werden. Der für später in Aussicht genommenen Verlängerung dieser Straßen bis zur Moabiter Brücke stehen aber große Schwierigkeiten entgegen, da dieser Teil des rechten Spreeufers dicht bebaut ist und alle Gebäude dicht bis an den Fluß heranreichen. Sollte dieser Plan zur Ausführung gelangen, so würde eine große fortlaufende Uferstraße von der Gotzkowskybrücke bis zur Bellevuebrücke und der Lüneburger Straße entstehen, da bekanntlich das Helgoländer Ufer vor zwei Jahren bis zur Moabiter Brücke durchgeführt worden ist.

DURCHLEGUNG DER GROSSEN CARLSTRASSE NACH DER LAGERSTRASSE IN ALTONA. In der geheimen Sitzung der städtischen Kollegien wurde beschlossen, die große Carlstraße nach der Lagerstrasse durchzulegen. Zu diesem Zwecke wird ein Teil des Biesterfeldschen Grundstückes angekauft. Die Verhandlungen über diesen Durchbruch schweben seit nicht weniger als 30 Jahren. Endlich hat man sich entschlossen, diesen sehr wichtigen Verkehrsweg zu erschließen.

AUS KÖNIGSBERG I. P. Ein neuer Stadtteil soll durch die Verlängerung der Parallele mit der Altroßgärter Predigerstraße von der Litauer Wallstraße bis zur neuen Wödesstraße führenden, erst vor wenig mehr als Jahresfrist entstandenen Farenheidstraße und durch die Bebauung des alten Altroßgärter Kirchhofs erschlossen werden.

Der neue Fluchtlinienplan sieht zunächst die Weiterführung der Farenheidstraße nach Süden bis etwa zum Altroßgärter Kinderhort vor. Von dort biegt die neue Straße nach Südosten ab, um an der Ecke des Herzogsackers in die Verlängerung der Augustastraße einzumünden, so zwar, daß fortan ein durchgehender Straßenzug von der Litauer Wallstraße durch die Augustastraße und Steile Straße bis zum Sackheim entsteht. Gleichzeitig soll aber eine weitere Verbindung mit dem Hinteren Roßgarten selbst vermittelst einer Querstraße in der Weise hergestellt werden, daß man die Kuplitzer Straße über das Grundstück des Kinderhorts hinweg bis auf die neue Verlängerung der Fahrenheidstraße weiterführt. Die künftige Fahrenheidstraße wird zwischen dem Kinderhort 12 Meter, von da bis zur Augustastraße 15 Meter Breite erhalten. — Den Bebauungsplan für den auf diese Weise erschlossenen alten Altroßgärter Kirchhof sieht rund um die Kirche herum eine 3,6 Morgen große Parkanlage vor. Eine umfangreiche Aufgabe wird der Stadtgemeinde in Zukunft noch die Einbeziehung der als Festungswerk aufgegebenen Umwallung in das Stadtgebiet stellen, eine große sorgsam vorzubereitende Aufgabe, die in einem allgemeinen Ideenwettbewerbe den frisch aufstrebenden Kräften im Städtebau ein würdiges Ziel zu bieten hätte.

Die städtischen Grundstücke Altstädtische Bergstraße 23, 24, 25, 26, 27, 28 und 29 sollen bis zum Herbste geräumt werden, um die Gebäude schon im Laufe des nächsten Winters abbrechen zu lassen. Damit würde das Schloß vom Kaiser Wilhelm-Platz bis zur vormals Pomattyschen Konditorei ausschließlich freigelegt. Die Schloßterrasse auf dieser Strecke soll dann im Laufe des Sommers 1905 hergestellt werden. Der weitere Abbruch von Pomatty bis zum Schloßberg ist davon abhängig, in welchen Zwischenräumen und in welchem Umfang die noch ausstehenden Ziehungen der Schloßfreiheitslotterie genehmigt werden.

BAUPOLIZEI-VERORDNUNG FÜR ZOPPOT. Der dringend notwendige Entwurf einer Baupolizei-Verordnung, in der die landhausmäßige Bebauung der Stadt festgelegt wird, ist auf Schwierigkeiten gestoßen, die noch mehrere Verhandlungen notwendig machen werden. Die Genehmigung der neuen Ordnung war durch den Regierungspräsidenten an den Herrn Oberpräsidenten abgegeben worden. Da dieser mit den Arbeiten für eine zusammenhängende Regelung dieser Frage für die Provinz Westpreußen beschäftigt ist, so hatte er den hier aufgestellten Entwurf mit bedeutenden Abänderungen versehen, durch den seine Neuaufstellung notwendig wurde, um ihn mit den vom Herrn Oberpräsidenten zu erlassenden Bestimmungen in Einklang zu bringen. Der Magistrat hat sich in seiner letzten Sitzung mit der Beratung der neuen Bestimmungen beschäftigt, wobei man zu der Ansicht kam, daß Zoppot als Badeort vorwiegend landhausartige Bebauung anstreben muß und genötigt ist, das Entstehen von Mietskasernen zu verhindern, wie sie auf Grund der jetzt bestehenden Vorschriften leider hier und da bereits erbaut worden sind. Hoffentlich wird durch die einzuleitenden neuen Beratungen bald eine Regelung dieser Vorschriften eintreten, deren baldiges Inkrafttreten notwendig ist für die Entwickelung des Bades.

Infolge der Verlegung des Bahnhofes Aachen-Templerbend in das SÜSTERFELD sind dem Stadtbauamt zu Aachen Bebauungspläne für den Königshügel und das Gelände des früheren Templerbendbahnhofes nebst Sonderplänen für die Fortführung der Promenade am Ponttor ab über die Turm- und die Junkerstraße bis zum Jakobstor aufgestellt worden. Die Wichtigkeit dieser Pläne für die zweckmäßige Ausnutzung und Aufschließung des Geländes hat die Stadtverordneten veranlaßt, einen besonderen Prüfungsausschuß zu berufen, der außer dem Tiefbaurat von Montigny aus dem Hochbaurat (zur Nachfolge zu empfehlen!) Laurent, dem Stadtgartendirektor von Westberge, ferner aus dem Oberbaurat Dr.-Ing. J. Stübben-Posen und dem Professor Pützer-Darmstadt bestehen soll. Es hätte nahegelegen, dazu auch den seit Jahrzehnten an der Aachener Hochschule wirkenden Professor Dr.-ing. Henrici zu berufen.

Der Geheime Baurat Dr.-Ing. J. Stübben in Posen ist zum Oberbaurat mit dem Range eines Oberregierungsrates ernannt worden.

In Heft 3, Tafel 22, ist ein Druckfehler unterlaufen, insofern als daselbst Gartendirektor Trip als in Magdeburg anstatt in Hannover ansässig verzeichnet steht.

BÜCHERSCHAU.

Die Wertbestimmung von Wohngebäuden und von Bauwerken industrieller Anlagen. Von Ing. JOSEF BÖTTINGER, Professor a. d. K. K. Staatsgewerbeschule Wien I, Privatdozent a. d. K. K. Technischen Hochschule Wien. Wien 1903, Verlag von Franz Malota. Preis 5 M.

Der Magistrats-Entwurf einer neuen Bauordnung für Wien. Vortrag von Dr. WOLFGANG MADJERA, Magistrats-Oberkommissär der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien. Wien 1904, Manzsche k. k. Hof-Verlags- und Universitäts-Buchhandlung.

Baupolizeiliche Mitteilungen, herausgegeben von Senator Dr. Plathner, Vorsitzenden des Stadt-Baupolizeiamts in Hannover. Heft 1 u. 2. Bezugspreis: Halbjährlich 4 M.

Berliner Architekturwelt. Zeitschrift für Baukunst, Malerei, Plastik und Kunstgewerbe unter Leitung der Architekten Ad. Hartung, Ernst Spindler, Bruno Möhring und unter Mitwirkung der Vereinigung Berliner Architekten. Jeder Jahrgang umfaßt 12 Hefte mit ca. 600 Abbildungen. Allmonatlich erscheint ein Heft. Abonnements werden nur auf den kompletten Jahrgang entgegengenommen. Preis des laufenden Jahrgangs: für Deutschland und Österreich-Ungarn 20 M., für alle übrigen Länder 24 M.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Otto Dorn, Gr.-Lichterfelde-Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth, Berlin W., Markgrafenstrasse 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

Heinrich Timm, Maschinenfabrik, Berlin SO.16

Specialität:
Einrichtung vollständiger
Wäschereien, Koch-Küchen, Desinfectionsanstalten.
Lieferant für
Staats- und städt. Behörden
Erste Referenzen
Eigene Fabrikation
Vorprojekte u. Kostenanschläge kostenfrei.

Dampf-Waschmaschine.

Dampf-Waschmaschine (gekippt).

GEBRÜDER SCHICKLER

1. Januar 1796

Gertraudtenstr. 16 BERLIN C. Gertraudtenstr. 16

Telegramm-Adresse: **Schicklerbank**, Fernsprecher: Amt I, No. 299

Vermittelung von **Bank- und Kommissionsgeschäften**
An- und Verkauf von **Wertpapieren, Wechseln und Geldsorten**
Eröffnung laufender Rechnungen
Ausstellung von Kreditbriefen gegen Hinterlegung von Sicherheit

Annahme von **Depositengeldern,** (Checkverkehr)
Großer feuerfester Tresor
Aufbewahrung bezw. Verwaltung von **Depots**
Coupons-Einlösung
Verloosungs-Kontrolle u. s. w.
zu mäßigen Spesen

Speicher- und Lombard-Geschäft

Berlin O., Holzmarkt-Straße 15—18

Fernsprecher: Amt VII, No. 4206

Stuccolin-Dekorationen

D. R. P. No. 129440.

Anerkannt vollkommenster Ersatz für den teueren Antragstuck. **1. Decken-Ornamente, 2. Wandvertäfelungen, 3. Rosetten,** durchbrochen, elastisch, leicht an Gewicht, feuer- und bruchsicher in künstlerischer Ausführung. Spezialität: Komplette Decken fertig montiert im Bau.

Detmolder Stuckfabrik Albert Lauermann
Detmold.

Gipsoxylinstuck-Dekorationen
D. R. G.-M. 155948. Engl. Patent 5755.
2300 Modelle, vorherrschend modern. Genres u. Louis XVI. Rosetten, Thüraufsätze, Leisten, Hohlkehlen, Deckenverzierungen. Grösster Stuckversand auf d. Kontinent.
Export nach allen Ländern. Kataloge u. Originalmuster zu Diensten. 230 Arbeiter.
Intern. Ausstellung für mod. dek. Kunst Turin „Diploma di Merito". — Ausführung des Repräsentationssaales des Deutschen Reiches a. d. Weltausstellung St. Louis 1904.

HEIN, LEHMANN & Co., Act.-Ges.

Reinickendorf-Berlin

Brückenbau, Eisenkonstruktionen, Markthallen.

Theater- u. Cirkusbauten.

Viele Anlagen ausgeführt.

Das Kunststeinwerk u. die baukeramische Fabrik

von **Heinrich Knab** in **Steinfels** (Post u. Bahnstat.: **Parks einhütten, Bayern**)

empfiehlt als **Spezialitäten:**

Lithin, **farbiges Façadenputzmaterial,** seit Jahren bewährt, bei Staatsbehörden wie Privaten gut eingeführt. — Lithin ist ein trockener Façadenmörtel, der in die Gruppe hydraulischer Kalksilikate rangiert. Nur mit Wasser angemacht, läßt sich Lithin leicht verarbeiten, haftet sehr gut an der Mauer, erreicht die Härte guter Sandsteine und ist absolut frost- und witterungsbeständig. Infolge seiner ruhigen, geschmackvollen und unvergänglichen Farbentönungen lassen sich mit Lithin Façaden ausführen, die hohe architektonische Ansprüche erfüllen.

Cement-Trottoirklinker. Bei absoluter Festigkeit, schönem, reinen Aussehen und nur ganz minimaler Abnutzung, verhütet dieser Stein infolge seiner etwas rauhen Oberfläche das leichte Ausgleiten des Fußes und besitzt somit alle Vorzüge eines praktischen, modernen Trottoirbelages.

Muster u. Prospekte mit Referenzen stehen Interessenten gratis zur Verfügung!

GRAF BRÜHL A

Wettbewerbsentwurf „Graf Brühl A“.

Hans Kühne, Dresden.

Wettbewerbsentwurf „Epiphanias 1904“.

E. Kühn & O. Beyrich, Dresden.

Wettbewerbsentwurf von Alexander Tandler, Dresden.

Wettbewerbsentwurf „Vorhof I, Variante“.

Rumpel & Krutzsch, Dresden.

Wettbewerbsentwurf „Sei er kein schellenlauter Thor“.

P. Luther & P. Kretzschmer, Blasewitz.

Wettbewerbsentwurf „Veto“.

P. Winkler, Loschwitz.

Variante:

Motto Schinkel.

Wettbewerbsentwurf „Einblick“.

A. Schmidt, Dresden.

Letzte Überarbeitung von R. Schleinitz, Dresden.

1. Jahrgang 1904 7. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

KONTRAST UND RHYTHMUS IM STÄDTEBAU.

Von HERMANN PFEIFER, Braunschweig.

In dem Häusermeere einer modernen Großstadt will es beinahe scheinen, als ob die Baukunst durch das endlose Aneinanderreihen von Gebäudemassen zur unerträglichen Eintönigkeit verurteilt wäre.

In der Tat überkommt uns ein Unbehagen, wenn wir an jene kilometerlangen Straßenzüge denken, die ohne die leiseste malerische Biegung in starrer Geradlinigkeit auf dem Reißbrett entworfen und ohne Freiheit der Bewegung in die Wirklichkeit übersetzt sind, mit den vielstöckigen Mietkasernen zu beiden Seiten in das Unabsehbare verlaufend; kaum eine der neueren Großstädte ist verschont geblieben von dem Fluch der Exaktheit, mit der das rechtwinkelige Straßennetz gewaltsam über ganze Stadtteile gezogen wurde; gar viele Stadtpläne ähneln verblüffend einem karrierten Hosenmuster.

Ganz unerträglich aber für ein künstlerisch empfindendes Auge werden die endlos aneinandergereihten Fassaden und zwar umsomehr, je anspruchsvoller und protziger jede einzelne sich vorzudrängen sucht. Die Architektur, die in früheren Zeiten als Mutter der Künste verehrt wurde, wird zur feilen Dirne erniedrigt. Das Auge sehnt sich förmlich nach Ruhepunkten, nach Kunstpausen, nach etwas anderem; durch einen Mangel an größeren belebenden Kontrasten stellt sich eben unweigerlich eine ermüdende Langeweile ein. Selbst wirklich gute, gediegene Monumentalbauten in enggedrängter Zusammenstellung ohne den Gegensatz kleiner schlichter Bauwerke, oder belebender Baumgruppen, Rasen- und Wasserflächen bleiben wirkungslos; wir können eben nicht zuviel des Guten auf einmal vertragen! So hatte man sich z. B. in Leipzig durch das Zusammenstellen von Universitätsbibliothek, Konservatorium, Reichsgericht, Gewandhaus, Justizgebäude usw. ein hochmonumentales Stadtviertel versprochen; es war ein Trugschluß, umso schlimmer, als vielstöckige Zinshäuser in der Nachbarschaft entstanden.

Nun vergleiche man damit, wie unsere älteren großen Handelsstädte und Residenzen ihre Straßen führten und ihre Monumentalbauten verteilten, wie sie Straßen und Plätze in sinngemäßer Abwechselung folgen ließen und die verschiedenen Verkehrsrichtungen ohne Härten ineinander führten, wie sie dabei die vorhandenen Höhenunterschiede des Geländes auszunützen suchten usf.

Eines der schönsten Beispiele bietet uns die Hauptverkehrsader der alten Handelsstadt Augsburg, die berühmte Maximilianstraße — vergl. die Abbildung auf Tafel 49; sie durchzieht mit ihren Fortsetzungen — Maximiliansplatz und Karolinenstraße — fast die ganze Länge der Altstadt von der Ulrichskirche bis zum Dom eben als deutliche Hauptverkehrsader, die durch die verschiedenen Krümmungen aber keineswegs an Zweckmäßigkeit verliert, sondern im Gegenteil durch die Ausbauchungen an Übersichtlichkeit und durch die Einziehungen an Klarheit der Gruppierung noch gewinnt. Dadurch ergiebt sich ferner eine Fülle der wirkungsvollsten Kontraste, die bei jeder Biegung der Straße neue Bilder hervorzaubern, wobei durch die geschickte Stellung der hochragenden Massen von Ulrichskirche, Rathaus, Perlachturm und Dom stets mächtige „Drucker“ die Bildwirkung steigern.

Dazu kommen noch die reizvollen Einblicke in die schmäleren Seitengassen und Gäßchen. Man beachte hierbei die deutlichen Längenunterschiede der Häuserblöcke zwischen den Einmündungen der Querstraßen!

Auch die leichten Übereckstellungen der Bauwerke infolge der Straßenbiegungen erhöhen deren körperlichen Eindruck und das belebende Spiel von Licht und Schatten.

Obwohl die Maximilianstraße im wesentlichen nur der stolzen patrizischen Welt ihre Gestaltung verdankt*) — nur einige Zunfthäuser schauen herein aus dem benachbarten Stadtviertel der Handwerker — so ist bei aller Einheitlichkeit des vornehmen Eindruckes doch an keiner Stelle Einförmigkeit oder aber aufdringliche Protzenhaftigkeit zu verspüren. Alle Wohn- und Geschäftshäuser unterordnen sich trotz ihrer großen Stockwerkszahl den sinngemäß hervorragenden Bauwerken der Ulrichskirche, des Domes und des Rathauses. Gerade durch die geschickte Anordnung dieser Betonungen an der rechten Stelle erhalten — wie schon erwähnt — alle Straßenbilder einen wirkungsvollen Ausdruck, einen hervorragenden monumentalen Schmuck, der den ganzen langen Reihen der Bürgerhäuser, namentlich auch der schlichteren, zu gute kommt; durch dieses wechselnde auf und nieder, durch diese Hebung und Senkung — die eigentliche Grundlage des Rhythmus — durch diese gegenseitige Wechselwirkung des Kontrastes steigert eines den Eindruck des andern. Keines schädigt den Nachbar durch vordringlichen, unlauteren Wettbewerb. Keines will mehr scheinen als es ist.

Während die Monumentalbauten wuchtige architektonische Gliederung erhielten, begnügten sich die Wohnhäuser in der Hauptsache mit verputzten Wandflächen, die allenfalls mit einem behaglichen Erker, jedoch meistens mit farbigen Freskomalereien in anziehender Weise geschmückt wurden — (vergl. „Friedr. von Thiersch, die Augsburger Fassadenmalereien, süddeutsche Verlagsanstalt München 1903"). — Man beachte noch die Richtungskontraste der Dachfirste: abwechselnd Giebelgruppen mit Querfirsten und hohe sichtbare Ziegeldächer mit Längsfirsten. Dazu die Verschiedenheiten von Höhe und Breite der Häuser in einer mannigfaltigen ausdrucksvollen Aufeinanderfolge!

Obwohl nun alle diese Bauten nicht aus einer Stilperiode stammen, so verknüpft sie doch ein enges verwandtschaftliches Band des Geschmackes (hohes Dach, Material, historischer Staub) und ein großer einheitlicher Gedanke. Wer sich auf feinere physiognomische Studien versteht, dem werden übrigens die gemeinsamen Familienzüge, in denen z. B. die Bauten aus der Zeit des Elias Holl übereinstimmen, nicht entgehen, Ähnlichkeiten, wie sie selbst bei den großen Gegensätzen innerhalb einer Familie auftreten.

Die platzartigen Verbreiterungen der Straße, welche eine Notwendigkeit für Messen und Märkte waren, wurden an passender Stelle durch herrliche figurenreiche Brunnen mit der belebenden Wirkung des springenden Wassers geschmückt. (Tafel 49, H: Herkulesbrunnen, M: Merkurbrunnen, A: Augustusbrunnen). Überblicken wir nochmals das Gesamtbild dieser Straße, so finden wir alle Kontraste „in einem lebendigen Flusse der Bewegung fortgeführt, in bestimmten Ruhepunkten stillestehend, dann — um einen Reichtum zu entfalten — abermals auseinandergehend" (Vischer) und doch im ganzen sich zusammenschließend zu der einen großen Gesamtwirkung, zu der lebendigen Einheit eines prächtigen Rahmens für den pulsierenden Weltverkehr, welcher sich ehedem in der Stadt der Fugger und Welser abspielte; und dieses Treiben der Menschen können wir füglich auffassen als die belebende Seele in dem architektonischen Körper der Straße.

In jenem Auf- und Absteigen der Schönheitswerte der Bauten, in jenen anschwellenden und ausklingenden Akkorden des architektonischen und farbigen Reichtums der stets wechselnden Straßenbilder offenbart sich uns ein Gesetz des freien Rhythmus, wie es sich im Städtebau kaum harmonischer verkörpern kann. Bedeutet doch „Rhythmus" ursprünglich den edlen Linienfluß der menschlichen Figur, das Anschwellen der Muskel- und Körperformen an Waden, Schenkeln, Brust usw. und wiederum die Einziehungen an den Gelenken der Knöchel, Kniekehle, Hüfte, am Halse, und endlich die Zusammenfassung des geistigen Gehaltes im Haupte; — dazu noch die Fülle von Bewegungskontrasten in „Standbein und Spielbein", Neigung des Kopfes usw. Da nun einmal für unser menschliches Urteil der Mensch selbst das Maß aller Dinge ist, so sind es auch die Anklänge an gewisse freie Rhythmen in der menschlichen Figur, welche uns die weichen Kurven in der Straßenführung weit harmonischer, organischer empfinden lassen als die starre mathematische geradlinige Bauflucht.

Als glänzendes Beispiel eines rhythmischen Sraßenzuges kann ferner jener weltbekannte Weg Alt Nünbergs gelten, der vom Frauentor (bei dem jetzigen Bahnhofe) bis zur Burg führt, vorüber an der in die Straßenflucht hineingerückten Lorenzerkirche, dann steil herab zur Pegnitz, weiterhin schräg über den Marktplatz mit der Frauenkirche und dem „schönen Brunnen" zu der Sebalduskirche und an dem Rathause vorbei bergan zur alten Burg hinauf. Wer könnte alle Reize dieser stets wechselnden Bilder schildern! Vergl. die dreifache Tafel 50—52: Teilstück aus des Hieronymus Braun Prospekte der Stadt Nürnberg vom Jahre 1608; nach der neuen Ausgabe im Verlage von Leonh. Schrag, Nürnberg, 1896. Besonders augenfällig erscheint hier die wohlgelungene Verteilung der Monumentalbauten: St. Lorenz und St. Sebald leuchten gewissermaßen als die Sterne erster Größe hervor, um die sich die anderen in abnehmender Bedeutung frei gruppieren, anscheinend willkürlich und doch einer inneren Gesetzmäßigkeit folgend, darin ähnlich der Schönheit des gestirnten Himmels.

Oder in München vom Karlstor bis zum Isartor siehe Abbildung 1 im Texte: Einziehung und Straßenabschluß durch das Karlstor, Erweiterung der Neuhauser Straße bei dem stolzen Giebel der Michaelskirche, dann in früheren Zeiten der „schöne Turm" über der Straße in der Nähe der Frauenkirche, — vergl. Abbildung 2 im Texte — ferner nach der schmäleren Kaufingergasse die herrliche Verbreiterung durch den Marienplatz mit der Mariensäule, auf den der „alte Peter" und die beiden Frauentürme — Münchens Wahrzeichen — hereinschauen. Nun weiter durch den alten Rathausturm hinunter ins „Thal". Hier nochmalige Erweiterung und endlich durch den Abschluß des Isartores aus den Mauern der Altstadt hinaus an die grüne Isar.

Es ist schwer der verlockenden Aufgabe zu widerstehen, auf die schön geschwungene großzügige Anlage des „Breiten

*) Meisterhaft schildert W. H. Riehl in seinen köstlichen „Kulturstudien aus drei Jahrhunderten, Cotta 1862" den Stadtplan Augsburgs als Grundriß der Gesellschaft der bischöflichen und der bürgerlichen Republik; er führt uns in die stillen „Pfaffengäßchen" des Stadtviertels der Klerisei neben dem Dome, dann auf die Stadtmauer zu der gemütlichen Kolonie der Wohnhäuschen der Stadtsoldaten, weiter in die stolze Maximilianstraße der Patrizier und von da durch das Viertel der Zünfte hinunter in die tiefliegende Vorstadt zu den kleinen Leuten und Proletariern.

Weges“, der Hauptverkehrsader Magdeburgs, näher einzugehen, oder den malerischen Straßenführungen von Braunschweig, von Rotenburg o. d. Tauber usf. zu folgen: überall freier Rhythmus, überall Vermeidung der starren Geraden!

Abb. 1.

Nun wäre es aber verkehrt, wenn wir annehmen wollten, daß alle jene schönen Krümmungen und Kontraste aus rein künstlerischer Absicht so malerisch angelegt wurden; sicherlich wirkten zum Teil frühere Wegführungen und Nachbargrenzen, zum Teil praktische Verkehrsrücksichten, Verteidigungszwecke und Beratungen an Ort und Stelle dabei mit ein. Aber gerade das zeigt uns den gesunden Mutterwitz der Altvordern in glänzendem Lichte, daß sie sich nicht durch ängstliche Bauvorschriften und theoretische Baufluchtlinien allzusehr beengen ließen, sondern daß sie die „Zufälligkeiten“, die Eigenheiten des Bauplatzes und

Abb. 2.

aller gegebenen Verhältnisse praktisch und künstlerisch auszunützen suchten. Nur durch die Vermeidung des starren Schemas konnte der überzeugende Eindruck des organisch Gewachsenen, des Ungezwungenen und Selbstverständlichen, des Nichtfabrikmäßigen entstehen.

In Zeiten einer leeren, impotenten Kunst nimmt man den Begriff der äußeren Korrektheit für einen positiven Grundsatz des ästhetischen Schaffens; eine lebendige Kunst jedoch schafft sich ihre eigenen Gesetze aus ihrer „Zeit“ heraus; jede gesunde Kunst muß eben in gewissem Sinne Gelegenheitskunst sein.

Und das ist es, was wir aus unseren älteren Städteanlagen lernen können: Sinngemäße Anpassung an die gegebenen Verhältnisse! Es wäre töricht, wenn wir unter den geänderten Bedingungen und Anforderungen unserer Zeit die Bauweise der Alten in allen Äußerlichkeiten nachzuahmen, d. h. nachzuäffen uns bemühten. Wenn wir überall und um jeden Preis jetzt gekrümmte Straßen anlegen wollten, so würden wir in Manier und wiederum in das Dogma verfallen. Aber an kraftvolle harmonische Kontraste und einen freien Rhythmus der Massen sollte beim Entwerfen von Stadtplänen doch etwas mehr gedacht werden als es im 19. Jahrhundert zumeist geschah.

STRASSENBEFESTIGUNG.

von A. HANISCH in Wien.

Die Wahl der Befestigungsart einer Straße ist von mancherlei Umständen abhängig; selbst Liebhaberei und Gewohnheit spielen hierbei oft eine Rolle. Ist auch im allgemeinen das Streben nach Einführung von geräuschvermindernden Pflasterungen, Asphalt- und Holzpflaster, schon lange allseits vorhanden, so betrug indes selbst in

Wien nach einer Zusammenstellung vom Jahre 1901 der Prozentsatz an solchen nur etwa 2·6, dem die Beschotterung mit 56 und das Steinpflaster mit beinahe 40 gegenüberstand. Obschon in den letzten Jahren in dieser Hinsicht wieder Fortschritte zu verzeichnen sind, haben wir hier wie anderwärts in erster Linie doch noch immer mit den letzgenannten Befestigungsarten zu rechnen; in vielen Städten schon deshalb, weil einerseits bei den stärkeren Steigungen der Straßen Asphalt nicht durchwegs verwendbar ist, andererseits in den neu einbezogenen, oft sehr großen Außengebieten die Beschotterung noch lange wird beibehalten werden müssen. Die Pflasterung mit natürlichen Steinen und die Beschotterung werden demnach wohl noch auf eine lange Reihe von Jahren auch im Städtebau wichtige Bauarten sein.

Die Pflasterungen aus natürlichen Steinen befinden sich dort, wo auf ordentliche Straßenpflege gesehen wird, meist in gutem Zustande. Österreich-Ungarn liefert ja aus seinen Steinbrüchen hierfür das beste Material. Insbesondere häufig in Verwendung sind Granite, Porphyre und Trachyte. Da die Zerstörung des Steinpflasters hauptsächlich durch Abnutzung erfolgt, ist der Widerstand der Steine gegen diese besonders ins Auge zu fassen. Zu ihrer Ermittelung werden die Steine in den Laboratorien unter einer bestimmten Belastung gegen eine rotierende Gußeisenscheibe gedrückt, und wird Schmirgel als Schleifmittel aufgestreut. Der Gewichtsverlust, den die Probestücke bei einem gewissen Schleifradius und einer festgesetzten Anzahl von Umdrehungen erleiden, gibt das Maß für die Abnutzung. Diese wird in gr oder in ccm ausgedrückt und beträgt für 15 kg Belastung, 200 Umdrehungen und 50 cm Schleifbahnradius bei unseren besten Pflastersteinen etwa 8 bis 10 gr oder 3 bis 4 ccm. Den Abnutzungszahlen entsprechend stellen sich annähernd auch die Preise der Pflastersteine. So liegen vor mir Granite mit einer Abnutzung von im Mittel etwa $9\frac{3}{4}$ gr und solche mit etwa 11 gr. Für die ersteren wird pr. 1000 Stück ein Preis von 630 Kr., für die letzteren 560 Kr. bezahlt.

Die Druckfestigkeit, die bei dem Steinpflaster erst in zweiter Linie steht, da die Zerdrückung der großen Steine viel bedeutendere Lasten erfordern würde, als vorkommen, schwankt bei unserem guten Pflastermaterial meist zwischen 2000 und 3000 kg für 1 ccm. Die Verwendbarkeit solch bester Steine zur Pflasterung von Straßen wird aber nicht selten beeinflußt durch eine zu große Dichte, infolge deren sie durch den Verkehr eine für die Zugtiere gefährliche Glätte erhalten. Es gilt dies insbesondere vom Basalt, diesem sonst unvergleichlich guten Straßenbaumaterial. Daraufhin Erprobungen vorzunehmen erscheint daher ebenfalls als von großer Wichtigkeit. Es verdient denn auch volle Anerkennung, daß die meisten Städteverwaltungen auf entsprechende Auswahl und sorgsame Pflege des Straßenpflasters ihr Augenmerk richten; daher auch der vorwiegend befriedigende Zustand dieser Straßen. Da es nun aber unmöglich erscheint, alle in den äußeren Teilen der Großstädte liegenden Straßen sofort mit einem Pflaster zu versehen, und auch die Beschotterung von Nebenstraßen sowie der Straßen in kleineren Städten ob ihrer Geräuschlosigkeit und der geringen Herstellungskosten durchaus empfehlenswert erschiene, wenn darauf gesehen würde, daß durch Anwendung geeigneten Schottermaterials und richtige Behandlung der Straßendecken bei der Herstellung und Erhaltung die Belästigung durch Staub und Schmutz auf ein Mindestmaß herabgedrückt werden möchte, so ist es klar, weshalb die Schotterstraßen selbst im Städtebau noch, und immer wieder eine so hervorragende Rolle spielen. Schreiber dieses hat sich denn schon wiederholt veranlaßt gesehen, seiner Meinung hierüber etwa wie folgt Ausdruck zu verleihen.

Der Zustand einer Schotterstraße ist wohl in erster Linie abhängig von dem zur Verwendung kommenden Deckstoffe und der Sorgfalt, die man auf die Pflege einer richtig hergestellten Fahrbahn verwendet. Das Steinmaterial betreffend, ist folgendes zu bemerken. Zur Herstellung der Schotterstraßen dürfen vor allem nur Steine von großer Druckfestigkeit verwendet werden, da sich sonst infolge Zerdrückens der Steinstücke ein zu bedeutender Materialverbrauch einstellt und die sich durch die Zermalmung minder festen Schottermaterials bildenden Mengen von Staub und Kot als in höchstem Grade lästig und schädlich bezeichnet werden müssen. Wenn nun der Verwendung von Kalksteinen auf weniger befahrenen Straßen das Wort geredet wird, so ist dies nur zu begreiflich, da, was noch immer nicht allseits bekannt zu sein scheint, viele Kalksteine tatsächlich eine Druckfestigkeit aufweisen, welche die mancher ebenfalls zur Beschotterung benützter Granite weit übertrifft; und empfiehlt sich deshalb die Durchsicht der in Druck gelegten Versuchsergebnisse des Obgenannten mit den Bausteinen der österreich-ungarischen Monarchie. Anders verhält es sich aber mit der zweitwichtigsten Anforderung, die man auch an ein Schottermaterial stellt, nämlich mit der Härte oder dem Widerstande gegen Abnutzung, betreffend welcher sich die Kalksteine im allgemeinen sehr ungünstig verhalten, und daher als Deckstoff für Straßen mit großem Verkehre, abgesehen von der dann meist auch nicht mehr hinreichenden Druckfestigkeit, schon aus diesem Grunde ungeeignet erscheinen. Auch über die Abnutzbarkeit von Steinen findet man genaueren Aufschluß im genannten Werke. Es erscheint denn überhaupt dringend geboten, billiges, geringwertiges Steinmaterial möglichst auszuschließen, und nur bestes wenn auch teureres an dessen Stelle treten zu lassen. Ist man in Landgemeinden mit dem Gestein auch häufig nicht wählerisch, und nimmt mit Vorliebe Material aus unmittelbarer Nähe, so sollte man doch auf stark benutzten Straßen, insbesondere auf städtischen Straßen von solchen unzweckmäßigen Verwendungen unbedingt absehen. Bei der Wahl eines Schottersteines wird man aber auch stets den besonderen Zweck im Auge behalten müssen, welchem die Straße dienen soll. So können manche Steine eine sehr dauerhafte und deshalb entschieden wohlfeiler zu erhaltende Straße geben, die jedoch, wenn z. B. nur von Luxusfuhrwerken benutzt, vielleicht zu hart wäre und ungern befahren würde (Wien, Prater-Hauptallee).

Die zur Verwendung kommenden Steinsorten von bedeutender Festigkeit und Härte dürfen ferner keine große Wasseraufnahmefähigkeit besitzen und nicht erweichen, d. h. im wassergetränkten Zustande nicht wesentlich an Festigkeit einbüßen, da sie sonst meist auch nicht frostbeständig sind. Steine, welche diese Übelstände aufweisen, und ihrer gibt es nur zu viele, überhaupt ganz ausschließend, stehen uns für die Beschotterung der sehr stark und von schwerem Fuhrwerke benützten Straßen

vor allem folgende höheren Anforderungen genügende Steingattungen zur Verfügung: Basalt, Diorit, Gabbro, Quarzporphyr, Amphibolit, glimmerarmer Granit und körnige, quarzitrische Grauwacke. Dr. O. Herrmann weist in seinem ausgezeichneten Werke die Steinbruchindustrie und Steinbruchgeologie mit Recht darauf hin, daß die Verwendbarkeit der Gesteine durch die Anwesenheit von Glimmer sehr vermindert, durch die Gegenwart von Hornblende stark erhöht wird, so daß granitische Steine höheren Ansprüchen nur in glimmerarmen festen Abarten entsprechen, durch Beimengung von Hornblende indes bedeutend im Werte als Straßendeckstoff steigen. Ist nun auch eine ganz allgemeine Bestimmung des Vergleichswertes der Gesteine in Laboratorien nicht möglich, weil es nicht angeht, alle in Betracht kommenden Eigenschaften ziffernmäßig anzugeben, wie z. B. der Umstand, ob die betreffende Gesteinsart eine leicht bindende Schotterdecke liefert oder nicht, so sind doch um einen annähernden Vergleich mit etwa in Frage kommenden Gesteinen anstellen zu können, analog der Zusammenhaltung deutscher Materialien in Nessenius vortrefflichem Straßenbau S. 130. in nachstehender Tabelle einige Versuchsergebnisse mit österreichischem und ungarischem Steinmaterial und die sich hieraus ergebenden Verhältniszahlen mitgeteilt. Die Steine sind nach ihrem relativen Werte geordnet.

Steingattung	Fundort	Gewicht 1 dm3 in kg	Druckfestigkeit in kg pr. cm²	Verhältniszahl der Druckfestigkeit	Abnutzung pr. 200 Umdrehungen der Schleifenscheibe und 50 cm Radius		Verhältniszahl der Abnutzbarkeit	Relativer Wert der verschiedenen Materialien. Wert des Basaltes I = 1	Verhältniszahl der zur Unterhaltung erforderlichen Materialmengen
	in	Mittelwerte			gr	ccm			
Basalt I	Österreich.-Schlesien	3,09	3156	1	9,44	3,06	1	1	1
Basalt II	Österreich.-Schlesien	2,90	2648	0,839	8,08	2,78	0,909	0,923	1,083
Diorit I	Böhmen	2,98	2751	0,872	8,79	2,97	0,971	0,898	1,114
Basalt III	Österreich.-Schlesien	3,05	2605	0,825	11,04	3,61	1,180	0,699	1,431
Granit I	Bayern	2,65	2352	0,745	8,79	3,31	1,082	0,689	1,451
Gabbro (Hypersthenith)	Nieder-Österreich . .	3,00	2132	0,676	9,13	3,19	1,042	0,649	1,541
Basalt IV	Steiermark	3,72	2279	0,723	9,52	3,49	1,141	0,642	1,557
Basalt V	Böhmen	3,00	2195	0,696	10,60	3,52	1,150	0,605	1,563
Quarzporphyr . . .	Tirol	2,57	2088	0,662	8,69	3,38	1,105	0,599	1,669
Basalt VI	Böhmen	3,00	2607	0,826	12,87	4,30	1,405	0,588	1,701
Diorit II	Böhmen	2,93	2603	0,825	12,78	4,41	1,441	0,573	1,745
Basalt VII	Ungarn	2,85	2378	0,753	11,49	4,08	1,333	0,565	1,770
Amphibolit	Österreich.-Schlesien	2,97	2275	0,721	12,74	4,28	1,399	0,515	1,942
Diorit III	Böhmen	2,87	2161	0,685	11,93	4,15	1,356	0,505	1,980
Granit II	Böhmen	2,64	1982	0,628	10,08	3,82	1,248	0,503	1,988
Granit III	Österreich.-Schlesien	2,57	2041	0,646	10,85	4,22	1,379	0,469	2,132
Granit IV	Böhmen	2,66	1890	0,599	10,43	3,95	1,290	0,464	2,155
Granit V	Galizien	2,65	1691	0,535	9,61	3,66	1,196	0,448	2,237
Granit VI	Ober-Österreich . .	2,65	1821	0,577	10,67	4,03	1,317	0,438	2,283
Basalt VIII	Ungarn	2,64	2161	0,682	13,50	5,11	1,670	0,411	2,433
Quarztrachyt	Ungarn	2,54	1727	0,547	11,00	4,33	1,415	0,387	2,584
Granit VII	Ober-Österreich . .	2,66	1648	0,522	12,05	4,57	1,194	0,349	2,865
Grauwacke	Mähren	2,66	1767	0,560	13,31	4,94	1,614	0,347	2,882
Porphyr	Galizien	2,50	2260	0,716	16,06	6,52	2,131	0,336	2,976
Granit VIII	Böhmen	2,80	1509	0,478	12,32	4,40	1,438	0,332	3,012
Basalt IX	Böhmen	3,11	1386	0,439	12,65	4,05	1,324	0,331	3,021
Basalt X	Österreich.-Schlesien	2,80	1055	0,334	8,87	3,17	1,036	0,322	3,106
Dolomit	Nieder-Österreich . .	2,76	2244	0,648	17,19	6,23	2,036	0,318	3,145
Phonolith	Österreich.-Schlesien	2,61	1412	0,447	12,87	4,93	1,611	0,277	3,161
Granit IX	Nieder-Österreich . .	2,81	1273	0,403	18,52	6,57	2,147	0,188	5,319
Glimmerschiefer . .	Ungarn	2,75	1176	0,373	7,09	6,24	2,039	0,184	5,435
Triaskalk	Nieder-Österreich . .	2,80	1104	0,350	20,05	7,23	2,363	0,148	6,757

Dürften auch die für unsere harten Steine sich ergebenden Zahlenwerte gegenüber den mit einzelnen weichen Materialien auf Probestrecken gewonnenen Ergebnissen als etwas zu günstig erscheinen, und wird es sich vielleicht empfehlen, den Verbrauchswert aus den Versuchen in anderer Weise abzuleiten, so ist es doch auf den ersten Blick nicht nur erklärlich, sondern auch vollberechtigt, wenn der Basalt das gesuchteste Schottermaterial bildet, da er auch die dauerhaftesten Straßen liefern wird. Leider ist der Basalt nicht überall z. B. in Niederösterreich leicht zu beschaffen und seien im nachfolgenden die wichtigsten Fundorte der österreich-ungarischen Monarchie angegeben.

Wenden wir uns zunächst nach Österreich.-Schlesien*). Südlich von Freudenthal befindet sich bei dem Dorfe Messendorf der Venus- oder Messendorfer Berg, der einen selbständigen Eruptionspunkt von Basalt darstellt. In diesem an der Berglehne dicht neben der Straße gelegenen Bruche wechsellagert der Basalt mit der Grauwacke des Culm und zeigt sich einerseits als dichter, andererseits als verschlackter Basalt. Er wird in beiden Arten zur Straßenbeschotterung verwendet. Die Herstellung des Steinschlages geschieht dort mit Maschinen. Weiter ist eine Basaltkuppe zwischen Stremplowitz und Kamenz, der Horkaberg, zu erwähnen. Auch hier ist trotz des Nichtvorhandenseins eines Kraters ein selbständiger Eruptionsherd anzunehmen, worauf schon die große Entfernung von den anderen Basaltvorkommen sowie das Auftreten der vielen Auswurfsprodukte in Gestalt von Blöcken und Bomben hinweist. Auch das Basaltvorkommen von Ottendorf (Kamena hora) bei Troppau ist nichts anderes als eine sogenannte Quellkuppe. Die dort befindliche große Anlage ist Staatseigentum. Ebenso seien die Kugel-Basalte aus dem Jaklowetzer Bruche in Muglinau bei Mährisch-Ostrau hier erwähnt. Die Fahrstraßen in diesen Gebieten gehören zu den besten der Monarchie. Sie verdanken diesen Vorzug den ausgezeichneten Eigenschaften ihres Beschotterungsmateriales, dem Basalte und dem Walzen der Steinbahnen. Der in der Nähe von Freiwaldau liegende Gramsbruch in Buchelsdorf liefert indes keinen Basalt, sondern einen schiefrigen, feldspathreichen Amphibolit von großer Festigkeit im trockenen Zustande und ebensolchen Widerstand gegen Abnützung, der sich dann auch auf den allerdings weniger befahrenen Straßen in der Umgebung sehr gut bewährt. Besonders beachtenswert wären die Basaltvorkommen in der Bezirkshauptmannschaft Sternberg in Mähren und zwar die gegen 800 m hohen Basaltkuppen des großen und kleinen Raudenberges mit Resten von Lavaströmen in der Umgebung. Nicht ganz unbedeutend ist auch das Auftreten des Basaltes südöstlich von Bärn in der gleichen Bezirkshauptmannschaft. Der Basalt dieser Fundorte wird dortselbst schon lange zur Straßenbeschotterung benützt. Wenn die fast unerschöpfliche Fundstelle besten Schottermaterials, das die Raudenberge liefern würden, für jetzt nicht in Betracht gezogen werden kann, so liegt dies in dem Fehlen jeder Bahnverbindung mit diesem Orte. Die umfangreichen Basaltbildungen Böhmens und zwar das Duppauer Gebirge im Westen und das Leitmeritzergebirge im Osten des böhmischen Mittelgebirges werden in neuester Zeit durch die zweckmäßig eingerichteten Basaltwerke in Luck bei Buchau und in Czalositz bei Leitmeritz bereits auf weite Entfernungen der Beschotterung von Straßen zugeführt. Schließlich ist von den österreichischen Fundorten des Basaltes noch Weitendorf bei Wildon in Steiermark zu erwähnen, von wo schon vor geraumer Zeit das Material zur Beschotterung der Straßen in der Umgebung des Südbahnhofes in Wien genommen wurde. Von den ungarischen Basalten die allenfalls für die Beschotterung der Straßen in Nieder-Österreich in Betracht kämen, wären zu nennen, die in großer Zahl emportauchenden Basaltmassen des Waizner Hügellandes, die weithin nach N. O. zu verfolgen sind. Weniger zahlreich, doch in weit gewaltigeren Einzelmassen auftretend zeigt sich der Basalt nördlich der Westküste des Plattensees. Insbesondere hier scheinen die dichten, festen Basalte vorherrschend zu sein.

*) Siehe Dr. E. Tietze, Erläuterungen zur geologischen Karte der österreich-ungarischen Monarchie. N. W.-Gruppe Nr. 41.

In Bezug auf den Zustand, in welchem sich die Schotterstraßen befinden, kann man leider nicht umhin hervorzuheben, daß er bei vielen als kein guter bezeichnet werden kann. Da heißt es denn doch zielbewußt Abhilfe treffen. Die Mittel nun um unsere Straßen-Mißstände zu beseitigen, wären etwa die folgenden:

1. Allseitiges Verlassen des Flicksystems, bei dem durch fortwährende kleine Ausbesserungen der ursprüngliche Zustand zu jeder Zeit so weit als möglich erhalten wird, und Übergang zum Decksystem (periodische Erhaltung) unter
2. Verwendung eines festen und harten Schottermaterials, wenn möglich des Basaltes in nahezu gleich großen Stücken, die sich der Würfelform nähern,
3. Herstellung gewalzter Bahnen mittelst der Festigkeit der Gesteine entsprechend schwerer Walzen, womöglich Dampfwalzen, und
4. sorgfältigste Pflege der Straßen, insbesondere möglichst schnelle Ausfüllung etwa sich doch bildender Vertiefungen, sowie Entfernung jedes frei herumliegenden Steines.

Auf die außerordentlich zweckmäßige Anwendung von Verlege-, Sperr- oder Geleisesteinen, wodurch alle Straßen in kürzester Zeit wenigstens in einen besser fahrbaren Zustand gebracht würden, muß natürlich im Städtebau bei dem zu lebhaften Verkehre ganz Umgang genommen werden.

Durch energische Inangriffnahme des Straßenbaues und der Straßenpflege in der angegebenen Weise würden nicht nur die Fuhrwerke und Zugtiere von der ihnen merkwürdiger Weise jetzt leider zufallenden Aufgabe befreit, die Steinbahnen allmählich festzufahren und ziemlich staub- sowie kotfreie Straßen entstehen, sondern es möchte auch dem Gemeinde-, Landes- und Staatsschatze dadurch eine ganz bedeutende Ersparnis erwachsen, daß die Auslagen für die Erhaltung der Straßen in gewiß kürzester Zeit wenigstens auf die Hälfte herabsinken könnten.

NOCH EINMAL: VERDIENT DIE OFFENE ODER DIE GESCHLOSSENE BAUWEISE DEN VORZUG?

I.

Die Antwort auf die in der Überschrift gestellte Frage hat, ich möchte fast sagen selbstverständlich zu lauten: Je nachdem! Gewerbliche und wirtschaftliche Rücksichten, gesundheitliche und schönheitliche Erwägungen, persönliche Neigung und Ortssitte werden hier mehr für die offene, dort mehr für die geschlossene Bauweise den Ausschlag geben. In einer ganzen Stadt die offene oder in einer ganzen Stadt die geschlossene Bauweise vorzuschreiben, wird wohl von Jedermann als unzweckmäßig erkannt werden.

Nun veröffentlicht Herr Prof. Nußbaum in Heft 2 und 3 dieser Zeitschrift längere Ausführungen, in denen er für Eigenhäuser und Miethäuser, für Groß- und Kleinwohnungen die Nachteile des offenen, die Vorzüge des geschlossenen Bauens hervorzuheben sucht. Obwohl dabei einige irrige Auffassungen zu Tage treten, würde ich doch in keiner Weise veranlaßt sein, mich dazu zu äußern, hätte nicht der Verfasser gerade mich als den einseitigen Vertreter der offenen Bebauungsart hingestellt und an mich seine polemischen Darlegungen gerichtet. Dies war nur in der Weise möglich, daß er von meinem anderthalbstündigen Vortrage über die „Bauordnung im Dienste der öffentlichen Gesundheitspflege" einen einzigen Satz, und auch diesen nicht einmal wörtlich, herausgreift, um an ihn seine Bemerkungen zu knüpfen, als ob ich etwas anderes nicht gesagt hätte. Es sei mir deshalb gestattet, vorab einen kurzen Abschnitt meines Dresdener Vortrages wörtlich zu wiederholen:

„Betrachten wir zunächst die offene Bauweise im strengsten Sinne, so ist es klar, daß ein von allen Seiten freistehendes Gebäude der Luftversorgung, dem Lichteinfall und der Besonnnung grundsätzlich besser zugänglich ist, als ein von zwei oder drei Seiten eingebautes Haus. Ebenso ist es klar, daß in einem offen umbauten Block ein freierer und frischerer Luftwechsel und eine geringere Behinderung sowohl des diffusen Himmelslichtes wie der unmittelbaren Sonnenstrahlen stattfindet, als in einem rings geschlossen umbauten Block . . . . . Es ist ferner unbestreitbar, daß der Lärm und Staub einer schlecht angelegten und unterhaltenen Straße in das Innere eines offenen Blocks leichter eindringen kann als in einem geschlossenen Block, wie es umgekehrt sicher ist, daß bei einem geschlossen umbauten Block mehr Fenster und Türen den Straßenstaub und Straßenlärm zum Eindringen in die Wohnungen einladen, als bei einem offen bebauten Block. Daraus ist nach meiner Meinung nicht zu folgern, daß die Fenster- und Türöffnungen und die Bebauungslücken schlechte Einrichtungen seien, daß man alle diese Öffnungen schließen müsse, um nach orientalischer Sitte alle Luft und alles Licht vom Innern der Grundstücke und der fest umschlossenen Blöcke zu nehmen, sondern es ist der Schluß zu ziehen, daß städtische Straßen gut hergestellt, unterhalten und gereinigt werden müssen. Die offene Bauweise ist aber unter Umständen mit anderen, nicht gesundheitlichen, sondern wirtschaftlichen Schwierigkeiten verknüpft. Sie hat ähnlich wie das Verbot der Bebauung des Hinterlandes und wie das unbedingte Verlangen eines Lichtwinkels von 45 Grad eine so stark verminderte Ansnutzung der Fläche zur Folge, daß bei allgemein anerkannten Bodenpreisen von bestimmter Höhe der Grundstückswert nicht mehr zur Rente gebracht werden kann. Sie eignet sich ferner wenig für gewerbliche und geschäftliche Betriebe, vielleicht mit Ausnahme von Restaurationen, Gasthöfen und gewissen Verkaufsgeschäften, denen eine Ausstellung im Freien dienlich ist. Und endlich ist sie im allgemeinen wegen der erhöhten Baukosten und Heizungskosten wenig vorteilhaft für die Schaffung billiger städtischer Kleinwohnungen. Somit wird man sie in der Bauordnung einer Stadt gern auf nicht zu teure, schön gelegene Gelände beschränken, die zur Errichtung vornehmerer Wohnhäuser oder besserer Mittelstandswohnungen einladen, und zwar in einer Ausdehnung, die den Verhältnissen der Ortsbevölkerung entspricht. Bewährte Beispiele sind Ihnen aus fast allen Städten bekannt. Badeorte und Rentnerstädte können ausgedehntere Villenbezirke oder Landhausviertel gebrauchen als Industrieorte. Nun aber ist der Begriff eines Landhausviertels keineswegs identisch mit „offener Bauweise", namentlich dann nicht, wenn man bei letzterer die ganz offene, die halboffene und die Gruppenweise unterscheidet. Die Terminologie steht nicht fest. Ich möchte mit „ganz offener" oder schechthin „offener" Bauart diejenige bezeichnen, bei welcher jedes Haus von allen Seiten frei steht, auf jedes Haus also eine Lücke, ein sogenannter „Wich", folgt. Werden zwei oder drei, vielleicht sogar vier bis fünf, Häuser an einander gebaut, ehe ein Wich folgt, so entsteht die „Gruppenbauweise", bei welcher ein Häuserblock immer noch von allen Seiten offen ist. Die „halboffene" Bauweise*) aber entsteht, wenn zwei ganze Seiten eines viereckigen Blocks geschlossen bebaut werden, während die beiden anderen Seiten offen bleiben. Man bemerkt, wie die vorhin erwähnten wirtschaftlichen Nachteile des offenen Baues beim Gruppenbau und noch mehr beim halboffenen Block sich mildern, wie deshalb der Gruppenbau besonders für Mittelstandswohnungen, der halboffene Bau auch für städtische Abeiterwohnungen recht brauchbar ist. Gesundheitlich ist die halboffene Bauweise besonders dann empfehlenswert, wenn die offenen Blockseiten so zu den Himmelsrichtungen gelegen sind, daß sie die Sonnenstrahlen in das Blockinnere eintreten lassen. So viel ich weiß, sind diese halboffenen Blöcke namentlich in sächsischen Städten beliebt; ich habe mich selbst bemüht, sie in verschiedenen anderen Städten einzuführen."

*) Mit halboffener Bauweise hatte ich zuerst auf S. 138 der deutschen Bauzeitung von 1897 die Bauweise mit einseitigen Bauwichen, also mit Doppelhäusern bezeichnet. Stübben nennt diese Bebauungsart hier Gruppenbauweise, während er in Übereinstimmung mit Nußbaum die Bezeichnung „halboffen" für einen nur an den kurzen Seiten geöffneten, sonst geschlossen umbauten Block gebraucht. Es empfiehlt sich, diese Unterscheidungen nunmehr festzuhalten.

Der Herausgeber.

Nach den auf den Vortrag folgenden, fast durchweg zustimmenden Äußerungen mehrerer Redner habe ich dann noch folgendes geäußert: „Die ungünstigen Wärmeverhältnisse bei der offenen Bebauung sind in beschränktem Umfange gewiß vorhanden, auch von mir angedeutet worden; sie gehören zu denjenigen, so oft übertriebenen Punkten, in welchen die offene Bauweise hinter der geschlossenen zurücksteht. Gewiß kann man auch in geschlossener Reihe gesundheitlich befriedigend bauen, wie nicht blos Bremen, sondern auch rheinische, holländische und belgische Städte zeigen. Aber dabei müssen wir doch feststellen, daß grundsätzlich die offene Bebauung hygienisch den Vorzug vor dem geschlossenen Reihenbau verdient und daß es deshalb von Hygieniker unrichtig wäre, die offene Bebauung bekämpfen zu wollen. Das sollten wir Anderen überlassen. Die Nachteile, die, wie gesagt, meistens übertrieben werden, liegen auf der wirtschaftlichen Seite, und deshalb können wir die offene Bauart nicht absolut und überall einführen wollen. Wir müssen sie einschränken, unter Umständen sehr einschränken nach den Verhältnissen des Ortes, nach der Art der Bewohner, nach der Art des Geländes. Namentlich für Arbeiterwohnungen allgemein oder auch nur im großem Maßstabe die offene Bebauung zu verlangen, das würde in einer großen Stadt zu weit gehen. Der Reihenbau verdient für Arbeiterwohnungen den Vorzug, so weit man nicht damit an die Peripherie geht. Es empfiehlt sich aber sehr — und das ist in sächsischen und rheinischen Städten vielfach zur Ausführung gebracht —, an die von mir geschilderte halboffene Bebauung zu denken, die auch den Arbeiterwohnungen den großen Vorzug direkter Besonnung gewährt."

Diese meine Darlegungen glaubt Herr Prof. Nußbaum dahin zusammenfassen zu dürfen, daß er mich „wieder" die Behauptung aufstellen läßt: „fraglos sei die offene Bauweise die gesundere, weil den Gebäuden allseitig Sonnenstrahlung, Licht und Luft zugeführt werde." Und aus meinen Bemerkungen über die halboffene Bebauung teilt er mit geringer Genauigkeit nur mit, daß ich sie ganz besonders für Arbeiteransiedelungen und Kleinwohnungen empföhle. Von dieser schmalen Basis aus führt er dann eine umfangreiche Polemik, die sich in ihrem Ergebnis schließlich nur wenig von meinen Darlegungen entfernt.

Er tadelt offene Baublöcke von schlechter Anordnung. Einverstanden. Er unterschätzt aber die gesundheitlichen Vorzüge der offenen Bauart und übertreibt deren Nachteile.

Er rühmt die geschlossene Umbauung eines im Innern aus zusammenhängenden Gärten bestehenden Blocks mit Familienhäusern nach Bremer Art. Das tue auch ich.

Er will zwar den Wohlhabenden die Vorteile der offenen Bauweise in ihren verschiedenen Abarten zu gute kommen lassen, bekämpft aber die Anwendung der halboffenen Bauweise für Arbeiteransiedelungen und Kleinwohnungen. Das ist m. E. ein Fehler.

Selbstredend vermag Herr Prof. Nußbaum die Vorzüge der offenen Bauweise nicht ganz zu läugnen; er würde sich damit auch in Widerstreit setzen mit der Tatsache, daß, so lange die Welt steht, der Mensch das frei im Garten stehende Haus als das begehrenswerteste und gesündeste Heim betrachtet. Findet doch dieses natürliche Gefühl gegenwärtig seinen, etwas überschwänglichen, Ausdruck in den Bestrebungen nach Gründung reiner Gartenstädte. In allen Kurorten und Sommerfrischen ebenso wie in landschaftlich bevorzugten Vororten großer Städte wird die offene Bauweise vorwiegend gepflegt. — Hier in Funchal besteht die Absicht, einen neuen, modernen Stadtteil für solche Bewohner anzulegen, deren Gesundheit geschwächt ist oder die aus Freude an der herrlichen Natur die schöne Insel Madeira aufsuchen. Daß dieser Stadtteil hauptsächlich offen bebaut werden soll, versteht sich wohl bei Jedermann von selbst. — Von den fünfzehn Badeorten an der belgischen Küste zogen zwei, nämlich La Panne und Den Haan durch ihre offene Bauweise die Sommerfrischler besonders an. Wir bebauen deshalb den sechszehnten dieser Badeorte, Duinbergen, zwar an der Strandstraße in geschlossener Reihe, in den Dünen aber offen nach Landhausart und finden damit den Beifall unsrer Bewohner. — Die übertriebene Scheu vor Geräusch, Zugwind und Wärmeverlust (man ist fast versucht, an die warme Bauernstube mit stets geschlossenen Fenstern zu denken), selbst die keineswegs unberechtigte Sorge vor einem gewissen Staubgehalt der Straßenluft, all das steht an Bedeutung zurück hinter der alten Forderung: Luft, Licht, Sonne! Ove non entra il sole, entra il medico. Gegen das Zuviel giebt es Schutzmittel.

Ja, fraglos ist offene Bauweise grundsätzlich die gesündere, weil den Gebäuden allseitig Licht und Luft zugeführt und die Besonnung nicht behindert wird, weil ferner die Orientierung der Zimmer nach den Himmelsrichtungen auf grund rein hygienischer Erwägungen stattfinden kann. Wozu die Empfindlichkeit gegen einen eben so alten wie einfachen Satz, gegen eine solche „Binsenwahrheit"!

Daneben kann in Mittelstädten wie in Großstädten der Bremer und rheinische geschlossene Block mit zusammenhängenden Innengärten sehr wohl bestehen. Wäre das die normale Erscheinungsform der geschlossenen Bauweise in unsern großen Miethausstädten, so verlöre die Abneigung gegen Hofwohnungen ihren Grund, ja das an einzelnen Orten bestehende Verbot reiner Hofwohnungen wäre ganz ungerechfertigt. Man müßte eher im Hinblick auf den von Herrn Professor Nußbaum geschilderten Staub und Lärm der Straße die reinen Straßenwohnungen verbieten! Leider ist aber bei der geschlossenen Bauweise der Block mit großen Innengärten keineswegs die Regel; ich brauche das nicht näher auszuführen. Und selbst beim Bremer oder rheinischen Block muß man sich, wenn man streng sein will, die Frage vorlegen, welche Abmessungen sind dem freien Blockinnern zu geben, damit die direkten Sonnenstrahlen auch im Winter wenigstens kurze Zeit in die Erdgeschoßräume eintreten können? Vogt und v. Gruber haben über diese von den Himmelsrichtungen abhängige Frage vor Jahren lehrreiche Studien veröffentlicht; Professor Nußbaum geht darauf nicht ein. Dazu kommt, daß die ungünstige Lage der Gebäude in den Blockwinkeln sich zwar ein wenig mildern, aber nicht wirklich verbessern läßt.

Aber auch ohne die ausreichende Besonnung aller Erdgeschoßräume zu fordern, läßt sich in einer Baupolizeiverordnung — diese bildete den Gegenstand meines Dresdner Vortrags — ein Bremer Block mit freiem Innern, wenn nicht die Ortssitte hilft, noch schwieriger sicherstellen, als der Wich und die Flächenregel der offenen, halboffenen und Gruppenbauweise. Da ist man genötigt, Hinterbauten und längere Anbauten zu verbieten, ja eine rückwärtige

Baulinie polizeilich festzustellen, wie ich es in Dresden näher ausgeführt habe. Dieser starke polizeiliche Eingriff ist nicht blos auf meine Veranlassung in der Posener Bauordnung vorgesehen, sondern ich habe ihn schon vor einem Jahrzehnt in Köln einzuführen versucht, auf Seite 412 und 413 meiner „Hygiene des Städtebaus" (Jena, 1896) beschrieben und unter Umständen empfohlen, und schon vor fünfzehn Jahren in meinem Buch über „Städtebau" erwähnt. Auch Herr Professor Nußbaum empfiehlt die Anwendung dieses Mittels, tut das aber in einer Form, die bei den Leser den Eindruck hervorruft, als ob ich die alte Weisheit der rückwärtigen Baufluchtlinien von ihm, Nußbaum, übernommen hätte. Wozu das?

Bedauerlich ist es nach meinem Empfinden, daß Herr Professor Nußbaum aus wirtschaftlichen Gründen den Kleinwohnungen und Arbeiteransiedelungen nichts von den Vorzügen der halboffenen oder Gruppenbauweise will zukommen lassen. Schon früher habe ich die Bedenken als übertrieben bezeichnet. Denn die Erfahrung zeigt nach Ausweis der Düsseldorfer und Dresdener Ausstellung, daß in äußerst zahlreichen Fällen die Arbeiterwohnungen, besonders in rheinischen, westfälischen und sächsischen Städten in Gestalt von Gruppenbauten oder halboffenen Blöcken errichtet werden, ohne irgend welche wirtschaftliche Schwierigkeiten hervorzurufen. In solchen Dingen soll man keine dogmatische Schablone aufstellen wollen. Das ist hauptsächlich eine Frage des Bodenpreises und der Ortssitte. Das Bild der im Winde flatternden Wäsche ist im geschlossenen Block nicht erfreulicher als im offenen; das Gegenmittel besteht, soweit nötig, nicht in der Wahl der offenen oder geschlossenen Bauweise, sondern in der Beschränkung der Zahl der Stockwerke, in der Erziehung der Arbeiterfrau und in — ausreichenden Wäscheböden.

Mit Herrn Professor Nußbaum bin ich aber der Meinung, daß das Freihalten des Blockinnern von Rück- und Quergebäuden in Wohnvierteln als eine wichtige Aufgabe der Behörden bezeichnet werden muß, da die offene oder halboffene Bauweise einem verhältnismäßig nur kleinen Teil der Bevölkerung zu gute kommen kann. Erschöpft das Freihalten des Blockinnern auch keineswegs die Beziehungen zwischen der Bauordnung und der öffentlichen Gesundheitspflege, so gehört es doch zu denjenigen zahlreichen und empfehlenswerten Mitteln, die im Rahmen einer abgestuften Bauordnung zur Erzielung weiträumigen Wohnens unter verbesserten Luft-, Licht- und Besonnungsverhältnissen umsomehr geeignet sind, je weniger Interessen gewerblicher oder finanzieller Art sich in den Weg stellen.

Funchal, März 1904. J. Stübben.

II.

Dem Inhalte jenes Vortrages des Herrn J. Stübben konnte ich in der ihm folgenden Besprechung im allgemeinen — „zu meiner Freude" wie ich mich ausdrückte — durchaus zustimmen, weil Stübbens Darlegungen sich denjenigen Anschauungen, die ich im Stuttgarter Gutachten und in meinem Leitfaden der Hygiene für Techniker und Verwaltungsbeamte niedergelegt habe, genähert hatte. Als strittiger Punkt zwischen uns blieb einzig die Frage, ob die offene oder die geschlossene Bauweise die gesundere sei. In der Erörterung legte ich kurz meine entgegenstehenden Ansichten dar, und auf sie antwortete Stübben im Schlußworte, indem er sich mir zuwendete, mit jenem von mir wörtlich angeführten Satz: „Fraglos ist die offene Bauweise die gesundere" und begründete ihn kurz damit, daß den rings frei liegenden Gebäuden allseitig Sonnenstrahlung, Licht und Luft zugeführt werde. Den Vereinsgeflogenheiten gemäß war ich gezwungen, mich mit einem widersprechenden Zurufe zu begnügen. Das ist der Sachverhalt.

Uebrigens möchte ich fast glauben, daß die Fassung des hier veröffentlichten Teils aus Stübbens Vortrag vor der Drucklegung eine Veränderung erfahren habe.* Denn gegen die jetzt gedruckte Fassung mich zu wenden, würde ich kaum Veranlassung genommen haben. Da ich ein Stenogramm nicht besitze, kann ich den Beweis allerdings nicht führen.

Die eingehende Beantwortung der strittigen Frage habe ich in dieser Zeitschrift gebracht und sie von allen Seiten zu beleuchten versucht, weil sie ungemein bedeutungsvoll für die Abfassung der städtischen Bebauungspläne und Bauordnungen ist, auf die Stübben einen großen Einfluß hat. Eine Polemik gegen Stübben zu führen, lag mir fern.

Wer meinen Ausführungen mit einiger Aufmerksamkeit gefolgt ist, wird aus ihnen ersehen haben, daß ich durchaus nicht gewillt bin, die Anwendung der offenen Bauweise dort zu bekämpfen, wo sie am Platze ist, sondern ausschließlich dort, wo sie volkswirtschaftliche oder gesundheitliche Nachteile im Gefolge hat. Vor allem war es mir darum zu tun, festzustellen, daß nicht gesundheitliche Gründe gegen die geschlossene Bauweise ins Feld geführt werden dürfen, und ich hoffe, daß mir dieses gelungen ist.

Daß ich meinen Darlegungen in erster Linie großstädtische Verhätnisse zu Grunde gelegt habe, kann keinem Zweifel unterstehen. Immer wieder habe ich das Wort Großstadt betont und hervorgehoben. Ferner verweise ich auf den Satz Seite 3: „Aber man soll nicht behaupten, daß in Großstädten hygienische Vorzüge mit dieser völligen Freilage der Einfamilienhäuser errungen werden könnten. In verkehrsarmen Vororten und in kleineren Städten mit preiswertem Bauland ist die Sachlage eine andere. Dort tritt das frei im Park gelegene Haus in Vergleich, die Vermehrung der Straßenbaukosten wird oft ebenso bedeutungslos wie das Verkehrsgeräusch und der Verkehrsstaub. Hier finden wir das Ideal des ringsum in Gärten gebetteten Einfamilienhauses und hier läßt es sich noch für mittelmäßig begüterte Bürger erreichen. Meist aber wird auch dort das bescheidene Einfamilienhaus die geschlossene Bauweise erfordern; beide Arten der Hauslage werden nebeneinander zur Durchführung gelangen müssen, um weiten Kreisen der Bevölkerung zweckmäßige und unter den verschiedenartigen Verhältnissen gesundheitlich „beste" Wohnstätten bieten zu können."

Gegen die Anwendung der offenen Bauweise in Bade- und Luftkurorten etwas einzuwenden, bin ich sicher der letzte, und ebensowenig darf man mir vorwerfen, daß ich schematische Vorschriften begünstige. Stets sind sie von mir auf das schärfste bekämpft worden.

Wohl aber halte ich — auch in den Vororten der Großstädte und in mittelgroßen Städten — die Anwendung der offenen und halboffenen Bauweise für „Zinshäuser"

*) Diese Vermutung ist nach der entschiedenen Versicherung des Vortragenden unbegründet.

Der Herausgeber.

mit Arbeiterwohnungen im allgemeinen für verfehlt; nur in Einzelfällen ist sie dort am Platze. Noch vor wenigen Wochen hatte ich Gelegenheit, große Arbeiteransiedlungen in verschiedenen deutschen Städten zu besichtigen, welche teils in offener, teils in halboffener, teils in geschlossener Bauart erstellt sind, und habe meine in dieser Abhandlung dargelegten Anschauungen in jeder Richtung bestätigt gefunden. Stübbens (in jenem Vortrage und hier niedergelegten) Ansichten vermag ich daher nicht zu teilen.

Wenn Stübben ferner wieder hervorhebt, daß bei vorhandenen Einfamilienhausgruppen in geschlossener Bauweise der Lichteinfallswinkel vielfach ein ungenügender sei, so hat dieser übrigens seltene Fall mit meinen Darlegungen nichts zu tun. Denn nicht nur hier, sondern in allen meinen Arbeiten habe ich betont, daß das Schaffen eines dem Ortsklima entsprechenden günstigen Tageslichteinfallswinkels die wichtigste Aufgabe des Städtebaus sei.

Was endlich die „rückwärtige Baufluchtlinie" betrifft, so hegte ich allerdings die Ueberzeugung, daß ich sie zuerst in Vorschlag gebracht habe. Als eine „alte Weisheit" war sie mir unbekannt geblieben. Auch in Stübbens Schriften und Vorträgen habe ich sie erst gefunden, nachdem ich längst Anregungen nach dieser Richtung gegeben hatte. H. Chr. Nußbaum.

ALTE STÄDTEBILDER AUS WESTFALEN
UND DEM BERGISCHEN LANDE.

Je weiter und schneller die Zerstörung alter Städtebilder vorwärts schreitet, umsomehr scheint es geboten, das noch aus einer schönen Vergangenheit Erhaltene dem modernen Städtebewohner in Abbildungen nahe zu bringen, damit er sieht, was er bereits verloren hat und damit er möglichst festhalte an dem, was ihm noch geblieben ist. Mit nichten erfordern Volksgesundheit und Verkehrssteigerung überall die Beseitigung alter Wohnweise und Straßenanlagen — vielfach ist es nur eine fast krankhafte

Abb. 1.

Sucht nach dem Großstädtischen, die zur Vernichtung des Altväterischen schon bis in die Dörfer hinein verleitet hat. Wo aber auch Eingriffe in den alten Bestand nicht vermieden werden können, ist es doch meist möglich, mit größerer Schonung vorzugehen und für das auszuführende Neue wenigstens die künstlerische Arbeitsweise der Alten beizubehalten.

Die schlichten Bilder, die hier im Text und auf Tafel 53—55 uns Kunde geben von einigen westfälischen Städten, sind vom Architekten Ernst Bast aus München aufgenommen. Abbildungen A und B der Tafeln 53 und 54, sowie Abbildung 1 im Texte stammen aus Lippstadt. Abbildung A der Tafel 53 stellt die Soeststrasse dar. Die rechtseitige Häuserreihe ist wirkungsvoll durch eine zur Straße hinzugezogenen Gehöftanlage unterbrochen, die der auf der linken Seite einmündenden Straße gegenüberliegt, wie die Textabbildung 1 näher erläutert. Die Abbildung B der Tafel gibt eine Häusergruppe an einer Straßenkreuzung, während auf den Abbildungen A und B der Tafel 54 die

Abb. 2.

Judenstraße vom Turme der Marienkirche und die Spielplatzstraße vom Turme der Jakobikirche beherrscht wird.

Abbildung C der Tafel 54 bringt ein charakteristisches Haus aus Soest, Textbild 2 eine Gesamtansicht der Stadt und Abbildung A der Tafel 55 eine Häusergruppe am Soestbache.

Endlich stellt Abbildung B der Tafel 55 ganz geschieferte Häuser des bergischen Landes aus Ronsdorf und Abbildung D auf Tafel 54 ebensolche aus der von einer Kirche abgeschlossenen Bergischen Straße in Barmen dar.

VOM LEIPZIGER HAUPTBAHNHOFE.

Der lang ersehnte Hauptbahnhof in Leipzig ist seit einigen Jahren im Bau. Bald werden die Arbeiten auch das, bisher noch wenig veränderte, innere Bahnhofsgebäude erreichen. Von beiden beteiligten Eisenbahnverwaltungen werden gewaltige Mittel aufgewendet, die Stadt Leipzig muß erhebliche Opfer bringen; auch die Reichspostverwaltung wird den Neubau, der für sie in der Nähe des Hauptbahnhofs notwendig ist, der „bevorzugten Lage" entsprechend

in würdiger, vornehmer Durchführung errichten. Für eine schöne Fassade des 300 m langen Empfangsgebäudes soll seiner Zeit durch einen Wettbewerb gesorgt werden.

Vergessen hat man aber anscheinend, wie Herr Regierungsbaumeister Loebell mitteilt, bei den Verhandlungen zwischen den Eisenbahnbehörden und der Stadt Leipzig, daß auch die Anlage der Straßen und Plätze für eine erfreuliche Wirkung des Ganzen wichtig, ja fast wichtiger als die „Fassaden" ist.

Abb. 1.

Wir geben hier in Abbildung 1 ein Stück Lageplan des Bahnhofs mit den anstoßenden sächsischen Güterabfertigungsanlagen und den benachbarten städtischen Straßen. Daß der Güterbahnhof in so unmittelbarer Nähe des Personenbahnhofs angeordnet wird, ist nicht zu vermeiden. Nichtsdestoweniger könnte an der Anlage viel verbessert werden. Die verbrochenen spitzwinkligen Ecken der die Güterschuppen deckenden Kopfbauten werden den Platz vor den Grünanlagen zwischen der Goethestraße und dem Georgiringe zerrissen erscheinen und auch die Fassaden der zu Verwaltungszwecken bestimmten Gebäude schwerlich ansprechend gestalten lassen, zumal sich dasselbe Motiv zweimal hintereinander wiederholen würde. Ob auch das Eckhaus am Georgiringe, das mit seiner schräg vorspringenden, gerade auf den Hauptbahnhof hinweisenden Flucht der Ringstraße bisher — rechtwinklig zur Wintergartenstraße und darum die Einfahrt zum Güterbahnhofe dem Auge entziehend — einen günstigen Abschluß gab, im Verkehrsinteresse fallen muß, mag dahingestellt bleiben. Das Postgebäude, das bestimmt erscheint, dem dreieckigen Plätzchen an der Einmündung der Georgenstraße in die

Abb. 2.

Neue Oststraße eigenartige Bedeutung zu geben, tritt nur mit drei Fensteraxen an den Platz heran, es einem Turme, der die stumpfwinklige Ecke an der Neuen Oststraße deckt, überlassend, den abgleitenden Blick festzuhalten. Daß gerade die dem Postgebäude gegenüberliegende konkave Seite der geknickten Straße unbebaut bleibt, ist vielleicht ein unvermeidlicher Fehler.

In Abbildung 2 ist nun versucht, soweit noch angängig, eine befriedigendere Lösung zu finden. Danach fällt die überflüssige Verbrechung an der ohnehin stumpfwinkligen Ecke a fort, die Flucht b c wird parallel zu d e, f g und h i senkrecht dazu, die Einfahrt zur Güterbahnhofstraße als überbaut angenommen. Die Mündung der Neuen Oststraße wird nach dem Güterbahnhofe hin etwas verschoben, so daß das Postgebäude eine rechtwinklige, breitere Stirnfront am Platze erhält mit einer Einfahrt daneben, die von dem geplanten, nunmehr den Platz beherrschenden Turme betont wird.

Möge dieser Vorschlag zu einer nochmaligen Prüfung des Bebauungsplanes Anlaß bieten!

DIE DENKMALPFLEGE IN MAINZ.

Der von Herrn Prälaten Domkapitular Dr. Schneider in Mainz eingesandte „Notruf aus Mainz", deckt sich im wesentlichen mit einer in No. 53 der Frankfurter Zeitung ohne Unterschrift erschienenen Mitteilung, betitelt: „Denkmalpflege in Mainz".

Ich möchte nicht darüber rechten, ob Herr Prälat Dr. Schneider, der selbst zu den staatlich eingesetzten Mitgliedern des Denkmalrats für das Großherzogtum Hessen gehört, gut daran getan hat, einer Fachzeitschrift diese Mitteilung zuzuführen, die leicht eine irrige Auffassung von der Tätigkeit der staatlichen Denkmalpflege in Mainz hervorrufen könnte. Bei der großen Bedeutung der in Betracht kommenden Fragen erscheint es aber dringend nötig, eine durchaus sachliche Aufklärung zu geben, wobei es sich selbstverständlich nur um solche Fälle handeln kann, die seit der Einführung des Gesetzes über den Denkmalschutz in Hessen eingetreten sind, nicht aber um Angelegenheiten, wie den Abbruch des von Löhrschen Hauses oder des Gautores, die mehrere Jahre zurückliegen, in der erwähnten Mitteilung jedoch den Anschein erwecken, als ob auch sie den vermeintlichen Unterlassungssünden oder unzureichenden Maßnahmen der staatlichen Denkmalpflege anzureihen wären.

Wie dies bei dem außerordentlich großen Reichtume an historischen Bauten nicht anders zu erwarten war, haben die Kunstdenkmäler in der Stadt Mainz die Denkmalpflege der Provinz Rheinhessen in ganz besonderem Maße beschäftigt. Es war dabei nicht immer leicht, die Sorge um Erhaltung alter Denkmäler, die aus künstlerischen oder historischen Gründen für die Stadt und die Allgemeinheit von Bedeutung sind, in Einklang zu bringen mit den vielseitigen Forderungen eines modernen Stadtwesens, den Bestrebungen nach einer Gesundung der in vieler Beziehung mangelhaften Altstadtverhältnisse, den Wünschen nach dringenden Verkehrsverbesserungen, sowie den Versuchen, im Innern der Stadt genügende Bauplätze für öffentliche Bauten zu schaffen. Neben allen diesen Forderungen, deren Auftreten nur ein ausdrucksvolles Zeichen für den wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt ist, spielte auch die Geldfrage eine wesentliche Rolle, da bei der großen Zahl im städtischen Besitze befindlichen Baudenkmäler die Unterhaltung eine bedeutende Belastung des städtischen Haushaltes herbeiführt. Bei den im Eigentum der Kirchengemeinden sich befindenden Bauwerken kommen alle diese Fragen weniger in Betracht; die Betätigung der Denkmalpflege fand deshalb hier keine wesentlichen Schwierigkeiten.

Es ist endlich zu berücksichtigen, daß die Neuheit des Gesetzes über den Denkmalschutz, die Unkenntnis über die Art der geschäftlichen Behandlung und die Weite des Geschäftsbereichs, sowie die Furcht vor einer zu weitgehenden Belastung der Besitzer durch übermäßige Forderungen von seiten der Denkmalpflege in manchen Fällen der Tätigkeit des Denkmalpflegers hindernd in den Weg trat.

Wenn es trotzdem, wie nachstehend im einzelnen gezeigt werden soll, in fast allen Fällen gelungen ist, da, wo die Erhaltung oder Wiederherstellung von Baudenkmälern in Frage kam, eine befriedigende Lösung herbeizuführen, so ist damit der beste Beweis erbracht, daß nicht nur die dem Gesetze über den Denkmalschutz zugrunde liegende Idee des gesetzlichen Schutzes aller in künstlerischer und historischer Beziehung bedeutungsvollen und eigenartigen Bauten und Bauteile in kultureller Hinsicht von größter Bedeutung ist, sondern auch, daß die Bestimmungen dieses Gesetzes und die auf seiner Grundlage geschaffene Organisation geeignet erscheinen, das erstrebte Ziel zu erreichen.

Recht schwierig lagen die Verhältnisse bei dem mit einem schönen Erker aus dem Anfang des 18. Jahrhunderts gezierten Hause „Zum Fuchs" Augustinerstraße 67. Der Verkehr verlangt an dieser Stelle unbedingt eine Verbreiterung der Straße, und es erschien jede Möglichkeit ausgeschlossen, die Fassade des Hauses hier in würdiger Weise zu erhalten. Um die reicheren Teile der Straßenseite, vor allem den schönen Erker zu retten, hat sich das Gr. Ministerium auf Vorstellung des Denkmalpflegers entschlossen, diese Bauteile beim Neubau einer Direktorwohnung im Anschluß an den, zu einem Gymnasium umzubauenden jetzigen Justizpalast wieder zu verwenden. So ist wenigstens die Möglichkeit geboten, die wertvollen Bauteile, wenn auch an anderer Stelle, der Altstadt Mainz zu erhalten.

Ganz ähnlich mußte bei dem sogenannten „Bickenbau" im Hofe der Flachsmarktkaserne verfahren werden, die bei dem großen, zwar erst jüngst vollzogenen, aber schon lange vorbereiteten Geländeaustausche zwischen Stadtgemeinde und Militärverwaltung in den Besitz der Stadt kam. Da das Gelände der Flachsmarktkaserne zum größten Teil der Privatbebauung freigegeben wird, erschien es nicht ratsam, auf eine Erhaltung des Bickenbaus, eines reizenden Häuschens aus dem Jahre 1574, an der historischen Stelle zu drängen. Der hleine, zierliche Bau wäre, eingepfercht zwischen großen, modernen Geschäftshäusern in seiner Wirkung völlig vernichtet worden. Aus diesem Grunde wurde vorgesehen, den Bickenbau seitens der Stadt beim Neubau einer höheren Mädchenschule auf dem Gebiete des Reichklaraklosters als Direktorwohnung wieder zu errichten. Hier liegt die Möglichkeit vor, die nächstliegenden Bauteile in geschickter Weise dem „Bickenbau" anzupassen und so dem zierlichen Gebäude einen würdigen Rahmen zu geben.

Die eben genannte, zum Abbruch bestimmte Flachsmarktkaserne war als Bauwerk bedeutungslos; ihre dem 17. Jahrhundert angehörenden Teile wurden bei einem späteren Um- und Erweiterungsbau ihres Charakters völlig entkleidet. Nur ein reiches Renaissanceportal etwa aus dem Jahre 1600, sowie zwei prächtige gleichzeitige Säulen im Stiegenhause schienen neben zwei einfacheren Türgewänden erhaltenswert. Für eine geeignete Wiederverwendung dieser Bauteile wird die Stadt Mainz im Einvernehmen mit dem Denkmalpfleger Sorge tragen.

Außer der Flachsmarktkaserne sind auch die umfangreichen Baulichkeiten des ehemaligen Reichklaraklosters, zuletzt Militärbäckerei, zum größten Teil dem Abbruch verfallen. Das Gelände gehört ebenfalls zu den Tauschgegenständen zwischen Stadt und Militärbehörde und ist teils für städtische, teils für Privatbauten bestimmt. Die Klostergebäude können künstlerischen oder kunstgeschichtlichen Wert nicht beanspruchen, dagegen ist die gewaltige Masse der Klosterkirche mit ihrem interessanten Nonnenchor von solcher Wirkung im Bilde der Stadt und von solcher kunst- und ortsgeschichtlichen Bedeutung, daß seitens des Denkmalpflegers mit allem Nachdruck für die Erhaltung eingetreten wurde. Nachdem neuerdings sich auch die Mainzer Mitglieder des „Denkmalrates" gegen einen etwaigen Abbruch ausgesprochen haben, kann die Erhaltung der Kirche als sicher vorausgesetzt werden. Die Kirche bleibt, wie seit ihrer Errichtung, eingebaut, nur die Südseite liegt frei an der Reichklarastraße. An der Chorseite wird der Anschluß der städtischen Gebäude in der Weise geplant, daß von der Mitternachtseite her der Kirchenchor beherrschend in die Erscheinung tritt, eine Verbesserung des jetzigen Zustandes.

Nach Westen hin schließen an Stelle der alten Klostergebäude und Umfassungsmauern, die einen teilweisen, reizenden Durchblick auf den hochragenden Westgiebel der Kirche gestatteten, demnächst Privathäuser an, aber auch hier ist Fürsorge getroffen, daß die Vermittlung zur Kirche hin sich möglichst günstig gestaltet. Der an sich ideale Gedanke, den mächtigen Westgiebel der Kirche freizulegen, d. h. die Gebäudeflucht soweit zurückzuschieben, daß vor der Westfront ein freier Platz entstehe, war mit Rücksicht auf die tatsächlich bestehenden Verhältnisse nicht ausführbar.

Seit Beginn des 18. Jahrhunderts befindet sich die Stadt auch im Besitze des Karmelitenklosters und der zugehörigen Klosterkirche. Der höchst interessante, schöne Kirchenraum, dessen Vollendung in das Jahr 1404 fällt, diente, nachdem er den kirchlichen Zwecken entzogen war, einer recht profanen Bestimmung; er wurde eine städtische Niederlage. Auch für die Instandhaltung des Gebäudes wurde nur eben das Nötigste getan, sodaß sich die Bauschäden von Jahr zu Jahr vergrösserten und jetzt der Eindruck der Kirche ein recht trauriger ist. Um der Gefahr eines weiteren Verfalls vorzubeugen, hatte die Bürgermeisterei der Stadt Mainz bei der zuständigen Behörde eine Feststellung des Zustandes der Kirche durch die Bauabteilung des Gr. Finanzministeriums und den Denkmalpfleger beantragt. Nach dieser Untersuchung ist eine Instandsetzung des Kirchengebäudes ohne bedeutende technische Schwierigkeiten möglich und mit Rücksicht auf den Bauzustand unverzüglich vorzubereiten. Vor Beginn dieser Arbeiten muß über die fernere Zweckbestimmung des Kirchenraums entschieden werden. Diese Frage ist noch nicht endgiltig gelöst, es besteht jedoch allerfeits die Ansicht, daß nur eine würdige Wiederverwertung in Frage kommen kann, bei welcher der prächtige Raumeindruck wieder ungestört zur Geltung kommt. Das malerische Bild der Klosterkirche zur Karmelitenstraße bleibt unverändert erhalten.

Zu einer Wiederherstellung der auf dem ehemaligen Quintinskirchhof im 15. Jahrhundert errichteten Kapelle, die sich zur Zeit in verwahrlostem Zustande befindet, wurden seitens des Denkmalpflegers die ersten Schritte getan, sodaß eine baldige Inangriffnahme der äußern Herstellungsarbeiten zu erwarten ist.

Unter den verhältnismäßig geringen Resten der mittelalterlichen Befestigung der Stadt Mainz ragen die beiden Tortürme an der Rheinstraße, der Holzturm und der Eisernturm durch ihren wuchtigen Aufbau besonders hervor. Während ersterer im Besitze der Stadt verblieb und vor einiger Zeit in geeigneter Weise wiederhergestellt wurde, kam der „Eisernturm" in das Eigentum der Militärbehörde und diente bis zum Jahre 1854 als Militärgefängnis. Dann überließ die Bundesversammlung, unbeschadet der Eigentumsverhältnisse, dem „Verein zur Erforschung der rheinischen Geschichte und Altertümer" auf dessen gegen das beschlossene „Lizitations-Verfahren" gerichtete Vorstellungen hin den Turm und gestattete die unentgeltliche Benutzung für Vereinszwecke.

Wenn es dem Mainzer Altertums-Verein auch hoch anzurechnen ist, daß er im Interesse der Erhaltung des geschichtlich und künstlerisch wertvollen Baudenkmals verhältnismäßig bedeutende Kosten und große Verpflichtungen sich aufzuerlegen bereit war, so ist doch nicht zu verkennen, daß es viel mehr eine Ehrenpflicht der Stadt Mainz selbst ist, diesen mit der Ortsgeschichte so eng verknüpften Turm zu erwerben und so seinen Bestand dauernd zu sichern. Die romanische Torfahrt im Erdgeschoß des Turmes aus dem Anfange des 13. Jahrhunderts zeigt uns in der reichen architektonischen Gliederung und dem sinnvollen plastischen Schmuck eine Perle spätromanischer Kunst, und der schlicht und wuchtig über diesem Torgeschoß sich erhebende hohe Wacht- und Wehrturm ist einer der letzten Überreste der großartigen Befestigungsanlage aus dem 14. Jahrhundert, der Zeit des rheinischen Städtebundes, und als solcher ein mächtiger Zeuge im Bilde der Stadtgeschichte.

Eine genaue Besichtigung ergab, daß der Bauzustand in keiner Weise gefährdet erscheint und die Vornahme kleiner Ausbesserungen und Ergänzungen bei vorzunehmender Wiederherstellung des Turmes nur verhältnismäßig geringe Geldmittel erfordern wird. Es steht nun sicher zu erwarten, daß die Stadt Mainz die Gelegenheit zur Erwerbung des Eisernturmes benutzen wird, um der Zukunft diesen stolzen Zeugen städtischer Wehrhaftigkeit zu erhalten.

Ein weiterer Rest der frühmittelalterlichen Wehranlage der Stadt kam beim Abbruch eines Hauses an der Rheinstraße in der Nähe des Holzturmes ans Licht, eine romanische Pforte im Zuge der Stadtmauer gegen den Rhein hin, die in allen Einzelheiten wohlerhalten, von bescheidenen Verhältnissen und ohne reiche Einzelheiten, aber doch bezeichnend für die Erbauungszeit, den Anfang des 13. Jahrhunderts, ist. Ob eine Erhaltung dieses interessanten Bauteils an der betreffenden Stelle zu ermöglichen ist, dürfte nicht leicht zu entscheiden sein. Die jetzige Straßenhöhe zeigt gegenüber derjenigen aus der Zeit der Pforte einen Unterschied von über 2 m, außerdem fällt der Bau voraussichtlich in eine neu anzulegende Straße, ihr Profil versperrend. Es soll demnächst eine Beratung der Mainzer Mitglieder des Denkmalrates mit dem Denkmalpfleger darüber stattfinden, welche Maßahmen vorzuschlagen sind.

Andere Arbeiten sind zur Zeit in Vorbereitung. So wurde im Januar durch den Denkmalpfleger eine eingehende Prüfung aller öffentlichen Baudenkmäler und in die „Denkmalliste" aufzunehmenden Privatbauten in Bezug auf ihre Lage im Straßenbild und die im Laufe der nächsten Jahrzehnte notwendig werdenden Straßenregelungen und Stadterweiterungen angeregt und weiter verfolgt, damit nicht von Fall zu Fall, sondern möglichst im Zusammenhang die Beeinflussung der Straßenbilder durch etwa unvermeidliche Verkehrsverbesserungen geprüft werden und so in weitgehendstem Maße die Erhaltung des historischen Charakters durch Sicherung alter wertvoller Bauten und Errichtung entsprechender Nachbarbauten vorbereitet werden könne.

Es ist dieses Vorhaben ein weiteres Glied in der Kette des schon seit dem Jahre 1898 verfolgten Bestrebungen des Gr. Ministeriums, alle schematischen Straßenregelungen und Stadterweiterungen auszumerzen, die geeignet erscheinen, den historischen Charakter der Städte und Ortschaften zu beeinträchtigen. Allen diesen Absichten liegt die Anschauung zu Grunde, daß nicht nur der gesetzliche Schutz von einzelnen wertvollen Gebäuden, sondern ebenso sehr die Sicherung des ganzen Straßenbildes dazu beiträgt, das Ortsgepräge zu erhalten. Wie sehr diese Bestrebungen auch außer Landes geschätzt werden, lehren am besten die Verhandlungen des letzten Denkmaltags in Erfurt und der das gleiche Ziel erstrebende jüngste Erlaß des Kgl. Bayrischen Ministeriums des Innern und des Kultus.

Aus den vorstehenden Ausführungen, die sich nur auf die wichtigeren Fälle beziehen, möge entnommen werden, wie eingehend sich die Denkmalpflege seit der Berufung des Denkmalpflegers im Oktober 1902 mit der Erhaltung der geschichtlichen und kunstgeschichtlichen Baudenkmäler der Stadt Mainz befaßt hat.

PROFESSOR PÜTZER,
Darmstadt. Denkmalpfleger für Rheinhessen.

BÜCHERSCHAU.

Die Tätigkeit der Stadt Ulm auf dem Gebiete der Wohnungsfürsorge für Arbeiter und Bedienstete (— Häuser zum Eigenerwerb —) von Oberbürgermeister Wagner. Druck und Verlag von J. Ebner, Ulm a/D. Preis 2,50 M.

Gesundheit und weiträumige Stadtbebauung, insbesondere hergeleitet aus dem Gegensatze von Stadt zu Land und ein Miethaus zu Einzelhaus, samt Abriß der städtebaulichen Entwicklung Berlins und seiner Vororte von Th Oehmke, Regierungs- und Baurat a. D. in Gr. Lichterfelde bei Berlin. Mit 8 Abbildungeu und 1 Plan. Berlin, Verlag von Julius Springer, 1904. Preis 2 M.

Stadt und Land, zwanglose Hefte des Vereins „Dürerbund in Österreich". Herausgeber Otto Payer, Kgl. Weinberge bei Prag, Kolargasse 4. Deutsche agrarische Druckerei, Prag.

Der Entwurf eines preußischen Wohnungsgesetzes, seine Vorgeschichte und Bedeutung, von Dr. Rudolf Eberstadt. (Mit 3 Plänen.) Sonderabdruck aus dem Archiv fär Mietwissenschaft und Sozialpolitik XIX. Band, 1. Heft, 1904. Verlag von J. C. B. Mohr (Paul Siebeck) in Tübingen und Leipzig. Preis des Heftes 7 M.

CHRONIK 1904

HANNS ANKER

BERICHTIGUNG: Die auf den Tafeln 33 und 34 in No. 5 unserer Zeitschrift dargestellten Bebauungspläne sind nicht, wie auf den Plänen irrtümlich angegeben war, von Herrn Professor Th. Fischer, sondern vom städtischen Tiefbauamt Stuttgart gefertigt, wohl aber von Herrn Professor Theodor Fischer begutachtet worden.

ERLASS ÜBER DIE FESTSETZUNG VON FLUCHTLINIEN UND BEBAUUNGSPLÄNEN. In einem kürzlich an die Regierungspräsidenten ergangenen Runderlasse hat der Minister der öffentlichen Arbeiten, wie der Täglichen Rundschau geschrieben wird, darauf hingewiesen, daß nach neuerlichen Beobachtungen von den Gemeindevorständen bei Festsetzung von Fluchtlinien nicht überall die dem heutigen Stande der Wissenschaft des Städtebaues entsprechenden Grundsätze beachtet und vielfach die Interessen der benachbarten Gemeinden nicht ausreichend berücksichtigt werden; er hat ersucht, die Ortspolizeibehörden mit Anweisung dahin zu versehen, daß sie die Entwürfe von Bebauungsplänen, umfangreicheren Fluchtlinienfestsetzungen und von erheblicheren Änderungen bestehender Fluchtlinien vor Erteilung der ortspolizeilichen Zustimmung (§ 1, Absatz des Gesetzes, betr. die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften vom 2. Juli 1875) zur Prüfung nach den oben angeführten Gesichtspunkten vorlegen, desgleichen Entwürfe von Fluchtlinien, die bis an die Grenzen der Nachbargemeinden sich erstrecken oder deren Fortsetzung bis zu diesen Grenzen in Frage kommen kann. A. W.

ORTSPOLIZEILICHE VORSCHRIFTEN ZUM SCHUTZE DER BAUWERKE VON GESCHICHTLICHER UND ARCHITEKTONISCHER BEDEUTUNG. Der Stadtmagistrat Amberg hat infolge der Entschließungen des Kgl. bayerischen Ministeriums nachstehende Vorschriften unter dem 10. Januar 1904 erlassen. § 1. Veränderungen im Inneren oder am Äußeren der Gebäude und an baulichen Anlagen von geschichtlicher oder architektonischer Bedeutung, insbesondere der Stadtmauer und deren Zubehör, unterliegen, selbst wenn sie bisher einer Genehmigung nicht bedurften, fortan der polizeilichen Genehmigung. § 2. Bei dem Umbau oder bei der Abänderung von Monumentalbauten oder Gebäuden und sonstigen baulichen Anlagen von geschichtlicher oder architektonischer Bedeutung, insbesondere der Stadtmauer und deren Zubehör ist dem Stile, dem Charakter und der Gestaltung dieser Bauwerke Rechnung zu tragen. Dasselbe gilt von Umbauten oder Neubauten in der Umgebung solcher Bauwerke. Insbesondere kann die Herstellung von Backsteinrohbauten oder von Bauten aus gemischtem Mauerwerk von greller Farbenwirkung, die Errichtung von Mansarddächern, die Eindeckung der Dächer mit Schiefer, Blech oder schwarz glasierten Ziegeln in der Nähe dieser Bauwerke verboten werden. § 3. Der Stadtmagistrat behält sich vor, über die Frage, ob ein Gebäude zu Monumentalbauten oder zu den Gebäuden von geschichtlicher oder architektonischer Bedeutung zu zählen, oder ob ein Gebäude als in der Umgebung solcher Bauwerke gelegen zu erachten, sowie in welcher Weise der gegenwärtigen Vorschrift zu genügen sei, das Gutachten von Sachverständigen einzuholen. § 4. Mansarddächer dürfen auch bei Gebäuden, deren Vorderseite die gesetzlich zulässige Höhe nicht erreicht, keine steileren Dachflächen als solche mit 60 Grad Neigung gegen den Horizont erhalten. In ganz besonderen Fällen, in welchen die Durchführbarkeit der Bestimmungen des Absatzes I untunlich erscheint, kann von der Einhaltung derselben Umgang genommen, jedoch Ziegeldach verlangt werden. § 5. Vorstehende Vorschriften haben keinen Bezug auf die Gebäude außerhalb des Stadtgrabens, welcher die Stadt umschließt. Gewisse Bestimmungen der Bauordnung werden durch vorstehende Vorschriften nicht berührt.

Die vom Ministerium zum Erlasse von ortspolizeilichen Vorschriften gegebenen Richtpunkte enthalten auch den für den Städtebau besonders wichtigen, daß zur Erhaltung schöner Ortsstraßen und Platzbilder schon bei der Anlegung der Fluchtlinien Rücksicht zu nehmen sei, wobei natürlich auf die Herrschaft des Lineals verzichtet werden müsse. Von den Bezirksbehörden soll ein Verzeichnis der vorhandenen beachtenswerten Baudenkmäler angelegt und den Gemeinden zugestellt werden.

RÜCKBLICKE AUF DIE DEUTSCHE STÄDTEAUSSTELLUNG IN DRESDEN. Der Nachsatz „weil bei Forderung derselben Freifläche sich auch in der früher zulässigen geschlossenen Bebauungsart die Verbauung der Höfe wohl hätte vermeiden lassen“, läßt das Tiefbauamt der Hauptstadt Mannheim befürchten, es könne daraus geschlossen werden, daß jetzt in Mannheim nur noch offene Bauweise zulässig sei, was nicht zutreffe. Dem Verfasser hatte eine solche Schlußfolgerung ferngelegen — er hatte beim Vergleiche der beiden Blockmodelle, von denen das eine die früher allgemein üblich geschlossene Bebauung, das andere aber die jetzt nur im Falle einer offenen Bauweise angestrebte Bebauungsart darstellte, lediglich sagen wollen, daß bei Vorschrift derselben Freifläche auch die geschlossene Bauweise sich günstiger stellen und dann gegenüber der offenen für die großstädtische Bebauung sogar noch mancherlei Vorzüge aufzuweisen haben würde, nicht aber daß nunmehr die geschlossene Bauweise überhaupt zu gunsten einer offenen verlassen werden solle. Um jeden Zweifel auszuschliessen, sei daher im Folgenden noch die freundlichst eingesandte Erläuterung des Herrn Stadtbaurats Eisenlohr ergänzend hinzugefügt.

Nach der Bauordnung von 1892 durften allgemein zwei Drittel der Grundstücksfläche bebaut werden, wie im Innern der Stadt, so an den entferntesten Punkten der Gemarkung. Eine Gebäudehöhe gleich der Strassenbreite war zugelassen, und soweit es hiernach möglich, konnten also fünfstöckige Gebäude überall errichtet werden. Die normale Bauweise war die geschlossene; in Abständen brauchte nur gebaut zu werden, wo es bei der Planlegung einer Straße ausdrücklich amtlich festgestellt wurde.

Da es nun auch in Mannheim, wie fast überall, üblich ist, ein Grundstück soweit auszunutzen, wie es äußersten Falls die Bauordnung zuläßt, so entstanden auch an der Grenze des Baugebiets, ja selbst in Vororten, Baublöcke, wie der im Modell dargestellte, der eine genaue Nachbildung eines vorhandenen Zustandes darstellt. (Seite 59 Heft 4 ist unter der Abbildung 1902 statt 1892 angegeben.)

Diesem offenbaren Mißstande sollen die Vorschriften von 1902 abhelfen. Den vorhandenen Zuständen mußte aber Rechnung getragen werden, und diese Rücksicht führte zur Zonenteilung. Die Vorschriften der ersten, innersten Zone, müssen sich den bestehenden Verhältnissen

möglichst anschließen; die zweite, möglichst in der Ausdehnung zu beschränkende Zone vermittelt den Übergang; die Vorschriften der dritten Zone sollen die Zustände schaffen, die man für ein gesundes Wohnen für notwendig hält. Nur diese sind deshalb den früher giltigen Vorschriften entgegen gestellt worden.

Zunächst ist der Bebauungsgrad von zwei Drittel = 67 Prozent auf 40 Prozent ermäßigt worden, wodurch allerdings auch bei geschlossener Randbebauung ein zusammenhängender genügender Luftraum gesichert wird. Wenn im Modell nicht diese Lösung dargestellt wurde, so geschah dies, um möglichst viele Vorschriften der Bauordnung zur Anschauung bringen zu können.

Zunächst ist die offene Bauweise auf das ganze bisher noch nicht bebaute Gelände der Gemarkung, mit Ausnahme der Hauptverkehrs- bezw. künftigen Geschäftsstraßen, ausgedehnt. Dies hat insbesondere den Vorteil, daß nicht mehr, wie bisher, einzelne Gebäude an die Grundstücksgrenzen gestellt werden können, hohe kahle Giebel nach beiden Seiten auf lange Jahre hinaus aufweisend. Durch die Vorschrift der Abstände ist erreicht, daß auch einzeln stehende Häuser ein hübsches Ansehen gewähren und bei der späteren Planlegung solch bestehende Bauten sowohl als Eckbauten, wie auch als Zwischenbauten eingereiht werden können.

Die geschlossene Bauweise soll durchaus nicht unterdrückt werden; nur wollte man sich die Entscheidung vorbehalten, wo sie vorzuschreiben ist. Aber auch im Gebiete der offenen Bauweise sind eine ganze Reihe von Erleichterungen geboten. Es sind zulässig Einzelhäuser, Doppelhäuser, Gruppenbauten, endlich können unter gewissen Bedingungen ganze Seiten eines Baublocks geschlossen bebaut werden. Alle diese Möglichkeiten sind in dem Modelle als Beispiele vorgeführt, wodurch das Ganze allerdings einen etwas zerrissenen Charakter angenommen hat.

Durch die Beispiele ist weiter gezeigt, daß ein zum Bewohnen eingerichtetes Dachgeschoß als Stockwerk im Sinne der Bauordnung gilt, daß bei tiefliegendem Hofe die Gebäudehöhe von diesem aus zu bemessen ist usw. Bei jedem Gebäude war beigeschrieben, welcher § der Bauordnung damit veranschaulicht werden soll.

Bei Betrachtung der Abbildungen auf Tafel 29 ist zu beachten, daß der Grundriß, um zur Ansicht zu passen, um 180 Grad zu drehen ist.

Mannheim, den 6. April 1904.

Eisenlohr, Stadtbaurat.

STRASSENDURCHBRUCHSPLÄNE IN LONDON. Der London Traffic Commission wurde, wie die Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen meldet, von Mr. Meik ein sehr bedeutender Plan unterbreitet. Es handelt sich um die Anlage zweier ungefähr sechs englische Meilen langer Straßenzüge, von denen der eine in süd-nördlicher, der andere in ost-westlicher Richtung zu gehen und die die Bahnhöfe Londons und die Hauptverkehrsknotenpunkte zu berühren hätten. Diese Durchbrüche sind als Doppelstraßen gedacht. Der schwere und langsamere Verkehr soll sich auf der unteren Straße abwickeln, das darüber liegende Stockwerk ist für den Durchgangs- und Schnellverkehr bestimmt und soll in der Mitte einen besonderen Weg für Automobile erhalten, während beiderseits reichlicher Raum für elektrische Straßenbahnen vorgesehen ist. Ueber der Mitte der oberen Straße soll eine Schwebebahn gebaut werden, um den Schnellverkehr auf größere Entfernungen zu vermitteln. Die obere Straße wird über alle Querstraßen von geringerer Breite einfach hinweggeführt und erhält nach den sie kreuzenden Hauptverkehrsadern besondere Rampen. Auf diese Weise werden die jetzt außerordentlichen Schwierigkeiten der Regelung des Kreuzungsverkehrs erheblich verringert, Ueber die Größe dieses Verkehrs geben folgende Zahlen einen Anhalt. Am 1. Mai 1903 wurden in den Stunden von 9 Uhr früh bis 9 Uhr abends in Picadilly 16576, in Regent Street 17768 und in Strand 12581 Fahrzeuge gezählt, die den Kreuzungsverkehr behindern. Die Kosten für die Anlage einer Meile der Doppelstraßen werden ohne Grunderwerb auf reichlich 12 Millionen Mark veranschlagt; die ganze Anlage auf reichlich 1400 Millionen Mark, von welcher Summe der größte Teil durch Wiederverkauf von Grund und Boden wieder einzubringen wäre, so daß sich die endgiltigen Kosten des Plans auf reichlich 400 Millionen Mark stellen.

Schluß des redaktionellen Teiles.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Otto Dorn, Gr.-Lichterfelde - Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth, Berlin W., Markgrafenstrasse 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

Kontrast und Rhythmus im Städtebau.

TEILSTÜCK AUS
DES HIERONYMUS BRAUN
PROSPEKT
DER STADT NÜRNBERG
VOM JAHRE 1608.
Frauen Thor
St. Martha
St. Clara
Carthäußer Kloster
Zeughaus
Zoll-haus
St. Lorenz
Barfüßer K.
Frauen K.
St. Sebold

Kontrast und Rhythmus im Städtebau.

DER STÄDTEBAU.

A

B

Alte Städtebilder aus Westfalen und dem bergischen Lande.
Skizzen von Ernst Bast, München.

A

B

C

D

Alte Städtebilder aus Westfalen und dem bergischen Lande.
Skizzen von Ernst Bast, München.

A

B

Alte Städtebilder aus Westfalen und dem bergischen Lande.

Skizzen von Ernst Bast, München.

Stettin.

Städtebild: Turm des städtischen Verwaltungsgebäudes.
Architekt: W. Meyer. Mitarbeiter: Hugo Lange, Architekt.

1. Jahrgang 1904 8. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

BAULINIENPLAN FÜR DEN VORORT PFERSEE BEI AUGSBURG.

Von PETER ANDREAS HANSEN, München.

Als im Jahre 1902 der bayerische Verein für Volkskunst und Volkskunde in München gegründet wurde, traten ihm alsbald zahlreiche Mitglieder bei, zu denen unter anderen auch der Baumeister Graf in Lechhausen bei Augsburg gehört. In Lechhausen spielte gerade zu dieser Zeit ein Baulinienplan insofern eine Rolle, als ein geometrisches Schema festgelegt werden sollte, das wegen der Beiseitesetzung jeder Rücksicht auf bestehende Verhältnisse allen Einsichtigen als undurchführbar erscheinen mußte. Da der bayerische Verein für Volkskunst und Volkskunde sich unter anderem auch die Unterstützung der kleineren Städte und Märkte in besonderen baulichen Fragen zum Ziele gesetzt hat, so wandte sich Baumeister Graf an diesen mit der Bitte um Hilfe. Auf Ansuchen des städtischen Baurates Grässel in München erbot sich von den Vereinsmitgliedern der Verfasser nach Lechhausen zu gehen, um in die Verhältnisse Einsicht zu nehmen, und mit Herrn Graf zu beraten. Bei dieser Gelegenheit wurde auch mit der Stadtverwaltung ins Einvernehmen getreten, und das Ergebnis der eingeleiteten Verhandlungen war, daß der Verfasser sich erbot, unter Berücksichtigung der gegebenen Grundstücksgrenzen und der anderen Verhältnisse eine Skizze für einen Baulinienplan vorzulegen. Diese Skizze fand in der Folge gute Aufnahme, und es wurde die Herstellung eines endgiltigen Baulinienplanes in Auftrag gegeben, dessen Entwurf nicht nur den Beifall der Gemeinde, sondern auch die Genehmigung der einschlägigen Behörden fand.

Dies hörte die ebenfalls in Baulinien-Schwierigkeiten befindliche rund 8000 Einwohner zählende Gemeinde Pfersee bei Augsburg, und deren Bürgermeister Herr Lutz wandte sich ebenfalls an den Verfasser mit dem Ersuchen um Aufstellung eines geeigneten Bebauungsplanes, dessen von der Gemeinde-Verwaltung und der einschlägigen Behörde, dem kgl. Bezirksamte Augsburg genehmigte Entwurfskizze den Lesern der so begrüßenswerten Zeitschrift „Der Städtebau“ hier nebst einigen Erläuterungen mitgeteilt sei (vergl. Doppeltafel 57—58 und Tafel 59).

Pfersee (in den ältesten Urkunden Pherese, Perzheim, Perze später Pferse oder Pfersheim genannt, abgeleitet vom keltischen perz = Burg oder Pforte) führte jahrhundertelang ein bescheidenes Dasein als kleines Dorf (im Jahre 1828 114 Haupt-, 16 Nebengebäude, 196 Familien und 778 Bewohner), dessen Mittelpunkt die Kirche und das „Schlößle“ (jetzt Krankenhaus, im Plan mit 5 bezeichnet) bildeten.

Infolge der Nähe der Stadt Augsburg und durch deren industriellen Aufschwung entstanden in den letzten Jahrzehnten nördlich des Dorfes eine Reihe von Fabriken und Arbeiterwohnungen in regelmäßigen Baublöcken. Baulinienpläne aus garnicht lang verflossener Zeit setzten diese schachbrettförmige Art der Bebauung nach Norden zu ins Endlose fort, in späterer Zeit zur Abwechslung noch einige mit dem Zirkel gezogene Linien nach Art von geometrischen Flächenmustern hinzufügend. Siehe den Übersichtsplan im Texte.

Es galt nun bei Aufstellung des neuen Bebauungsplanes

Pfersee bei Augsburg im Jahre 1904 von Westen gesehen.

an die bestehenden Straßen und an die nach dem alten Schachbrettplane schon genehmigten neue anzuschließen, und hierbei im Gegensatze zu den früheren Entwürfen für die Erweiterung des Ortes eine möglichste Berücksichtigung der gegebenen Verhältnisse obwalten zu lassen, eine Berücksichtigung nicht allein der bestehenden älteren Landstraßen, sondern auch der untergeordneteren Wege, denn der kleinen Wasserläufe und insbesondere der Eigentumsgrenzen. — Gerade diesen letzteren kommt, wenn die Hauptverkehrslinien wie im vorliegenden Falle bereits gegeben sind, eine ungemein große Bedeutung zu. Es kam also hier darauf an, die Straßen durch die einzelnen Grundstücke (im Plane mit ––––– bezeichnet, siehe Doppeltafel 57—58) in der Weise zu führen, daß ihre leichte Bebauung ermöglicht werde, anders, als wenn die Straßen rücksichtslos über alles, was sich ihnen in den Weg stellt, hinwegschneiden, und häufig zu kleine oder ihrer Form nach ungeeignete Flächen hinter sich zurücklassen. Werden die Baulinien in sinngemäßer, natürlicher Weise gezogen, so ist es fast jedem ermöglicht, auf seinem Grunde zu bauen, ohne auf das Entgegenkommen seines Nachbarn zum Ankaufe von Boden angewiesen zu sein; höchstens werden an einzelnen Stellen Umtausche örtlicher Natur sich zwischen einzelnen Nachbarn als notwendig herausstellen. Durch diese Behandlung der Sache läßt es sich bekanntlich auch vermeiden, daß die Grundstücke einer zu erschließenden Gegend zusammengelegt werden müssen, aus denen dann, wie aus einem großen Ganzen die einzelnen Besitzer ihren Teil nach einem prozentualen Abzuge für Straßen und Plätze zurückerhalten. Auf einem zusammengelegten Gelände lassen sich gewiß schöne Straßen und Plätze anlegen, — monumentale oder malerische — aber mit welch unerquicklicher polizeilicher Gewalt und in durchaus willkürlicher, nicht aus der Notwendigkeit unmittelbar erflossener Form. Fast ganz von selbst dagegen ergeben sich im anderen Falle eine Menge von Abwechslungen hier wird eine Straße etwas breiter, wenn ein Grundstück noch berührt werden soll, dort entsteht ein länglicher Zwickel für eine kleine Baumpflanzung mit einem Brunnen u. s. f.

Auf solche Art ergeben sich ferner jene sowohl von außen wie von innen reizvollen Bebauungen, bei denen jedes Haus erkerartig vor dem anderen hervortritt. Kommt zu allem diesem noch reichlicher Schmuck mit Bäumen — in Pfersee insbesondere steht durch die Bestrebungen des Bürgermeisters der Obstbau sehr in Blüte — so sind bei guter Einzelausführung die Momente gegeben, aus denen ohne lästige polizeiliche Gewalt naturgemäß eine schöne Ortserscheinung entstehen kann. Und eine abwechslungsreiche Erscheinung führt durchaus nicht etwa eine Vernachlässigung der Interessen des Verkehres mit sich, im Gegenteil, es läßt sich beides gut vereinigen, besonders bei den kleineren Verhältnissen, wie sie in Pfersee herrschen; man darf eben auch hier in einem Vororte mit den bekannten „Verkehrsinteressen" nicht zu weit gehen. Einige durchgehende Straßen genügen, Hauptsache bleibt das gute Wohnen. In dem mehr nördlich gelegenen Bauvierteln, dazu bestimmt, die Bevölkerung aus dem Arbeiterstande aufzunehmen, ist die Bebauung mit weniger tiefen Baublöcken, die aber noch die Möglichkeit kleiner Gärten gewähren, mit geschlossener Bauweise angenommen, letztere zum Teil auch aus dem Grunde, weil gerade diese Gegend durch den vorgelagerten großen und ebenen Exerzierplatz dem Nordwinde vollständig preisgegeben ist. Bei dem südwestlichen Teile der Ortserweiterung ist für das Unterkommen der landwirtschafttreibenden Bevölkerung gesorgt; hier sind große Baublocktiefen für offene Bauweise angenommen. In der Richtung nach dem Wertachflusse zu sollen dann auf Gemeindegrund bessere Wohnviertel entstehen mit einer Reihe von weit auseinander gebauten Einfamilienhäusern, die sich am Ufer entlang ziehend, den Ort abschließen und hauptsächlich zur Geltung kommen, wenn man vom jenseitigen Hügelrücken beim Augsburger Bahnhofe auf den Ort und den Fluß niederblickt.

Mit Ausnahme der Teile an der Wertach hat die Natur die unmittelbare Umgebung von Pfersee nur karg mit Reizen bedacht; umsomehr war es geboten, das wenige mitzubenutzen zur möglichsten Bereicherung der inneren Ortserscheinung. So ist ein kleiner Bach als belebendes Element in eine Platzanlage mit hineingezogen worden. Seine anmutigen Krümmungen, unverändert wie sie die Natur bietet, legten es nahe, eine Gruppe verschieden

großer und verschieden gearteter Plätze anzulegen, die miteinander verbunden aber im einzelnen möglichst abgeschlossen, mit gärtnerischen Anlagen, ja selbst Obstbäumen geziert im Stande sind, dem Ort ein eigenartiges, intimes Gepräge zu verleihen. (S. Tafel 59.)

An dieser Platzgruppe sollen sich die öffentlichen, zum Teil auch private Gebäude sowie die Kirche vereinigen, und bei größter Einfachheit in der Ausführung lediglich durch ihre Zusammenstellung wirken.

Für die Ausführung eines Bebauungsplanes von großer Wichtigkeit sind die Straßenbreiten. Sie sind nach Möglichkeit den Zwecken angepaßt, denen sie zu dienen haben, nach Möglichkeit verschieden in ihren Ausmaßen: Von der breiten mit Baumpflanzungen gezierten Verkehrsstraße bis hinab zum schmalen Fußgängerwege. Entsprechend dem bisherigen Gebrauche sind auch Vorgärten angeordnet, aber in anderen Maßen. Gegenwärtig gibt es deren von 1,50 m Tiefe. In den neu entworfenen Teilen sind die Vorgärten teils einseitig und dann mindestens 5 m tief, teils beiderseitig der Straße und dann mindestens je 3,50 m tief angenommen. In den Straßen, die voraussichtlich Geschäftsstraßen werden, sind keine Vorgärten, dagegen möglichst Baumpflanzungen vorgesehen.

Für die Verhandlung mit den Behörden wird ein Geschäftsverfahren angewendet, das sich vielleicht auch für andere Fälle empfiehlt: Von dem gesamten Plane werden einzelne in sich ziemlich abgeschlossene Teile in Bleistift gezeichnet und mit den eingeschriebenen Straßenbreiten vorgelegt. Nach erfolgter Durchberatung und vorläufiger Genehmigung folgt ein anderes Viertel, während der erstere Plan völlig ausgearbeitet wird, um dann als endgültige Vorlage zu dienen. Gegenwärlig ist der südliche Teil mit dem neuentworfenen Stadtplatze endgültig ausgearbeitet, während sich der nördliche in Beratung befindet, und es bringen die zuständigen Bebörden den zu Grunde liegenden Gedanken ein reges Interesses entgegen.

ARCHITEKT ODER LANDMESSER?

Von ALFRED ABENDROTH, Hannover.

Bei dem Bestreben, in die Bearbeitung von Stadtbebauungsplänen mehr echte Kunst hineinzubringen, als bislang vorhanden war, und die künstlerischen Grundsätze Camillo Sittes zur allgemeinen Geltung gelangen zu lassen, den Schematismus nach Ring-, Radial- und Diagonalsystemen und nach ähnlicher Schablone aber zu Fall zu bringen, bei diesem in der Hauptsache durch den Architekten vertretenen Bestreben tritt auch wieder die Erscheinung zu Tage, daß an sich gesunde und berechtigte Ansprüche leicht als zu weitgehende angesehen werden müssen, wenn sie sich nach einer bestimmten Richtung hin verschärfen und gegen einen ganzen Stand oder eine ganze Beamtenklasse gerichtet sind.

Gegen die Wirtschaftlichkeit und gegen die Kunst des örtlichen Anpassens ist durch die ,,Plangeometrie" in den Bebauungsplänen viel gesündigt worden, und manche Stadt hat das schwer empfunden. Da tritt nun jetzt der Architekt auf und sagt: ,,Das Alles wäre nicht gekommen, wenn ich die Sache in die Hand genommen hätte, das hat der ,,Plangeometer" verschuldet" und, da man bei Geometrie sogleich an den Geometer, richtiger Landmesser, denkt, so ist eben kein anderer an den Sünden der modernen Stadterweiterung schuld, als eben dieser unglückliche Landmesser.

Nun, ich für meinen Teil könnte dem entgegenhalten, daß ich seit einer Reihe von Jahren ebenso eifrig gegen die Plangeometrie kämpfe, wie die eifrigsten unter den Architekten, aber nicht deshalb, weil sie durch den Landmesser gemacht wird, sondern weil der Landmesser systematisch zurückgedrängt und weil dabei versucht wird, ihn als überflüssig hinzustellen. Die Plangeometrie hätte nie entstehen können, wenn man bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die Augen aufgehabt und die Wirklichkeit verstanden hätte, und wenn man eben nicht fast ausschließlich bei großen Entwürfen vom grünen Tisch aus gearbeitet hätte. Was geschieht denn anders bei den allgemeinen Wettbewerben zu Bebauungsplänen, die ich als gänzlich verfehlt ansehe und immer in diesem Sinne bezeichnet habe, was geschieht denn da weiter als eine Arbeit am grünen Tische? Und was geschieht da, wo man schlechte und veraltete, durch keinerlei Topographie dem Charakter der Örtlichkeit angepaßte Planunterlagen verwendet, und auf ihnen ohne eigene Kenntnis eben dieser Örtlichkeit schwerwiegende Entwürfe aufstellt und förmlich festsetzt? Das macht kein erfahrener Landmesser, denn er kennt jeden Fußbreit des Geländes, das in Frage kommt, und er macht es deshalb nicht, weil er sich verantwortlich fühlt gegen das Grundeigentum, gegen die Örtlichkeit und gegen die, denen beide zu eigen gehören.

Der „Plangeometer“, — ich will diesen treffenden Ausdruck als die Bezeichnung für den nur theoretisch arbeitenden Bebauungsplanentwerfer beibehalten — ist ein Kind der Stadterweiterungstheorie, wie sie Mitte der siebenziger Jahre entstand, und tritt in allen Sonderfächern auf, die für die Bearbeitung von Bebauungsplänen in Frage kommen können. Ich selbst kenne eine ganze Reihe von Ingenieuren, geprüften und ungeprüften, nicht wenige städtische Landmesser und auch einige Architekten, die alle von der Begradigungs- und Symmetriewut und von dem Gespenste des Verkehrs beeinflußt werden, dessen in technischen Lehrbüchern mühsam gesammelte Statistik leider so vieles auf dem Gewissen hat, was gegen das ästhetische Empfinden, gegen das Grundeigentum und gegen den Wohlstand von Bürgern und Gemeinden jahrelang gewütet hat. Sogar Gärtner und Schriftsteller gibt es unter den Plangeometern, und ihre Hauptschlagwörter kehren überall und immer wieder: Großzügigkeit, Verkehr und Hygiene.

Wirtschaftlichkeit, intimes Eingehen auf die örtliche Eigenart und liebevolles Anpassen an Gegebenes haben in den letzten 25 Jahren als mangelnde Sachkenntnis und enger Horizont gegolten, als die zu bekämpfende Unfähigkeit, in die Zukunft zu blicken und die „Großzügigkeit“ der neuen Zeit zu erkennen.

Camillo Sitte hat die künstlerischen Grundsätze des Städtebaues geschaffen, aber sie sind an den Plangeometern nahezu spurlos vorübergegangen. Wer jene Grundsätze studiert und ihre Anwendbarkeit nicht mit jeder Örtlichkeit verglichen hat, die ihm begegnet ist, der ist rettungslos der Schematisierungskunst verfallen, sofern er nicht bald aus der eignen Praxis zu der Überzeugung gelangt, daß allein die Wirklichkeit die Mittel gewährleistet, künstlerische Gedanken mit Erfolg in der Stadterweiterungs- wie Bebauungsplankunst anzuwenden.

Eine Verquickung der alten theoretisierenden Bebauungsplankunst mit den von echter Kunst getragenen Bestrebungen Sittes, Henricis, Goeckes und anderer ist auf die Dauer undurchführbar. Überall begegnen sich hier Theorie und Wirklichkeit im feindlichen Zusammenpralle, wie ja Sitte erst neuerdings nachzuweisen bestrebt war, und da ist für die wahre Kunst kein Arbeitsfeld. Wer das rechte Gefühl für die Aufgaben der Kunst hat, wird dem beistimmen. Man ist allenthalben bestrebt, nationale Kunst, die Kunst der engeren Heimat und die Erhaltung alter Kunstdenkmäler zu pflegen, und man will dennoch ohne Rücksicht auf alles bisher Gewesene ganz neue, theoretisch zurecht geklügelte Städte- und Straßenbilder hervorzaubern ohne Rücksicht darauf, daß dabei Vermögen verloren gehen? Die Kunst an sich hat keine Theorie, sondern nur die Technik der Kunst und deshalb hat die Kunst als solche, d. h. die schaffende Kraft der Ästhetik, auch keine Geschichte. Sie ist ein Spiegel ihrer Zeit, aber nur in ihrer Technik und in den Gegenständen ihrer Darstellungsweise. Und wo diese der Wirklichkeit am nächsten kamen, wo Technik und Gegenstandswahl am natürlichsten waren, da gilt die betreffende Kunstperiode als eine Blüte der Kunst. So wird es auch mit der Kunst in den Bebauungsplänen sein müssen.

Den Geist der Zeit erfassen, aber die Natur, das ist die Wirklichkeit, sehen und erkennen, sie verschönen und doch erhalten, das scheint mir die rechte Bebauungsplankunst.

Und welches ist der Geist der Zeit? Den wirtschaftlich Schwachen zu entlasten, dem Minderbegüterten die Möglichkeit eines Eigenheimes zu verschaffen und dabei Ästhetik und Hygiene nicht außer acht zu lassen, ist gegenwärtig das durch eine jahrzehntelange graue Theoretisierungssucht zurückgehaltene kräftigste Bestreben.

Und die Wirklichkeit in den Bebauungsplänen? Das sind die vorhandenen Baulichkeiten, Straßen, Wege, Flußläufe, Bäche, Gräben, größeren Baumgruppen und Gärten, die Einzelheiten der Geländebildung und die Ausblicke in reizvolle Fernen, vor allem aber der Grundbesitz und seine rechtmäßige Begrenzung.

Wenn ich also in meinen verschiedenen Veröffentlichungen, namentlich auch in meinem kleinen Buche: „Die Aufstellung und Durchführung von amtlichen Bebauungsplänen“ (Carl Heymann, Berlin 1903) gegen einseitige künstlerische Bestrebungen nnd gegen das Überhandnehmen des Theoretisierens zum Nachteile der Örtlichkeit zu Felde gezogen bin, so geschah das nicht, um der Kunst überhaupt in den Bebauungsplänen Abbruch zu tun, sondern allein, um die echte Kunst anzuspornen, der Wirklichkeit zu dienen und den Schematismus aus dem Felde zu schlagen.

Es ist bezeichnend, daß fast alle die gegen diesen Schematismus gerichteten Bestrebungen von Architekten, nicht Ingenieuren, ausgehen und ich glaube, im Sinne aller meiner engeren Kollegen bei den Stadtverwaltungen zu handeln, wenn ich meinerseits hier der Genugtuung Ausdruck gebe, daß endlich von den Berufsarchitekten, von den eigentlichen Bebauern der Stadtpläne auf ein intensives Ausnutzen der gegebenen Örtlichkeit bei der Aufstellung dieser Pläne mit größerem Nachdrucke eingewirkt wird.

Wer soll nun die Planaufstellung besorgen? Nach meinem Dafürhalten nicht der Architekt und nicht der Landmesser, sondern beide zusammen, vereint mit der Interessentenschaft.

Ich will diesen Standpunkt näher begründen.

Die unklare Abfassung des § 2 der preußischen ministeriellen „Vorschriften für die Aufstellung von Fluchtlinien — und Bebauungsplänen vom 28. Mai 1876“ hat eine gewisse Verwirrung über die Mitwirkung von Baumeistern und Landmessern bei der Aufstellung von Bebauungsplänen in die beteiligten Kreise gebracht und im Laufe der Jahre zu einer beinahe feindseligen Stellungnahme dieser Fächer zu einander geführt. Früher war es selbstverständlich, daß alle Planunterlagen, die zur Bearbeitung irgend welcher schwerwiegenden Entwürfe benutzt werden sollten, immer durch einen vereideten Feld- (später Land-) messer angefertigt und als richtig bescheinigt wurden. Dadurch war jedenfalls die Gewißheit gegeben, wirklich brauchbares Planmaterial als Entwurfsunterlagen benutzen zu können, denn den Landmesser verpflichtet sein Reglement und sein Facheid, zum wenigstens mit derjenigen Genauigkeit zu arbeiten, die durch den Zwang der gesetzlichen Fehlergrenzen festgelegt ist.

Wenn aber nach dem Inkrafttreten der ministeriellen Bestimmungen dadurch, daß die Richtigkeit der Aufnahme durch „einen im Kommunaldienst angestellten Baubeamten“, also durch jeden beliebigen Bautechniker, ebenso gut wie durch den Landmesser bescheinigt werden kann, dieser gesetzliche Zwang wegfiel, der ja eben nur für den Landmesser und für keinen anderen Techniker besteht, so war

die ganz selbstverständliche Folge der nun einreißenden Gepflogenheit, daß man gegen die zu benutzenden Planunterlagen gleichgültig wurde, auf ihre zweckentsprechende Genauigkeit erst wenig und schließlich gar keinen Wert mehr legte und endlich dadurch den Sinn für die Örtlichkeit verlor. Denn in allen mittleren und größeren Gemeinden waren ältere Abzeichnungen von Verkoppelungs- und Grundsteuer-Gemarkungskarten vorhanden, die in den Stadtbauämtern von nicht genügend geschulten Technikern mangelhaft zusammengestellt, mitunter vielleicht auch mit der Örtlichkeit verglichen und nach ihr flüchtig ergänzt wurden und dann in dem unvermeidlich mangelhaften Zustande nicht sachgemäßer Herstellung als Entwurfsunterlagen dienen mußten.

War erst einmal auf diese Weise ein Plan zu Stande gekommen, so wurde beim zweiten und bei den nächsten Malen die fragliche Bestimmung des § 2 der ministeriellen Vorschriften als ein Segen angesehen, daß man der kostspieligen Mitwirkung des vereideten Landmessers entbehren und sich mit billigeren und allerbilligsten Hülfsmitteln behelfen konnte, und es kam dahin, daß schließlich, wenn wirklich einmal doch ein Landmesser herangezogen werden mußte, weil das zu benutzende Material auch bei der größten Duldsamkeit gegen seine Schwächen nicht mehr den allerharmlosesten Ansprüchen genügte, daß also dann durch das inzwischen „erfahren" gewordene Stadtbauamt oder den Gemeindevorstand dem Landmesser nur eine solche Mitwirkung zugemessen wurde, daß man ihrer überhaupt hätte entraten können. Denn das, worauf es ja bei einem guten Plane, namentlich einem Plane zu Entwurfsaufstellungen, vor allem ankommt, nämlich die genaue topographische, technische und rechtliche Übereinstimmung mit der Örtlichkeit und außerdem mit dem Kataster und dem Grundbuche, konnte eben nur durch umfangreiche örtliche Nachmessungen, Aufnahmen, Grenzfeststellungen, Nivellements und so weiter bewirkt werden, und das alles kostete Geld, viel Geld und vor allen Dingen viel Zeit. Da man aber früher ohne diese teueren Dinge zu Stande gekommen war, so begnügte man sich „der Ersparnis wegen" immer wieder mit dem veralteten und gänzlich verlotterten Material, bis endlich die Grenze des Möglichen erreicht war.

Dieser Entwicklungsgang kann durch Hunderte von Beispielen belegt werden und er ist die Hauptursache, daß in dem letzten Jahrzehnte die gänzlichen Neuvermessungen von Städten und größeren Ortschaften wie Pilze aus der Erde schießen. Er ist aber noch viel mehr Schuld an der Vernachlässigung der Örtlichkeit und an der Plangeometrie der Bebauungsplanentwürfe, die also nicht der Landmesser auf dem Gewissen hat, sondern eine mit Hülfe unzureichender gesetzlicher Bestimmungen eingerissene Gepflogenheit, nach Maßgabe inzwischen verallgemeinerter Fehlanschauungen auf schlechtem Planmaterial ohne Kenntnis der örtlichen Verhältnisse und ohne Interesse für sie rein papierne Schablonenentwürfe aufzustellen, die nicht nur vom grünen Tisch aus bearbeitet, sondern noch mehr festgesetzt und durchgeführt wurden.

Die Mitwirkung dessen, der durch seinen Beruf von selbst das größte Interesse an der Topographie und an den Eigentumsverhältnissen der Örtlichkeit hat und haben muß, die Mitwirkung des Landmessers, war größtenteils gänzlich ausgeschaltet oder durch entsprechende Beeinflussung auf ein Mindestmaß eingeschränkt worden. Und der Architekt, für den die Örtlichkeit durch ihre Bedeutung für die wirtschaftliche und künstlerische Gestaltung seiner Bauten Interesse hat, der kam erst zur Geltung, wenn der Bebauungsplan verpfuscht und endgültig festgesetzt war. Daß schließlich beide in dem gleichen Fahrwasser mit den anderen segelten, war eine zwingende Notwendigkeit, und es ist auch ungefähr der gleiche Zeitpunkt, welcher sowohl beim Architekten wie beim Landmesser eine schärfere Stellungnahme zu der bisherigen Bebauungsplankunst gebracht hat.

Seitdem Sitte 1889 seine Grundsätze veröffentlichte, tritt der Architekt mit Nachdruck an eine Umgestaltung der Entwurfsgewohnheiten, und seitdem die neuen Stadtvermessungen dem städtischen Vermessungswesen wieder eine würdigere Stellung einzuräumen beginnen, geht auch der vereidete Landmesser mit Energie gegen die schweren Versündigungen an der Örtlichkeit vor.

„Die Topographie ist das einzig übrig gebliebene Stück Wirklichkeit der Geschichte" sagt irgendwo einmal Generalfeldmarschall Moltke und er konnte das behaupten, denn er hatte lange Jahre in Griechenland und Kleinasien topographische Aufnahmen ausgeführt. Und doch ist gerade bei so schwerwiegenden Unternehmungen, wie Bebauungspläne sind, gegen die Topographie bewußt und unbewußt auf das Schwerste gesündigt worden. Das muß anders werden.

Mir scheint nun die Mitwirkung des Landmessers an der Aufstellung von Bebauungsplänen von zwei Seiten aus notwendig:

1. Die Gewohnheit, unzureichende Planunterlagen und von beliebigen verantwortungslosen Technikern hergestellte „Bilder" zur Bearbeitung des eigentlichen Entwurfes zu verwenden, muß nicht nur im Interesse dieses Entwurfes selbst, sondern namentlich auch des Grundbesitzes mit allem Nachdrucke bekämpft und aus der Welt geschafft werden. Man soll kein Planmaterial benutzen, das nicht in allen Punkten, also sowohl hinsichtlich der Topographie wie bezüglich seiner Übereinstimmung mit Örtlichkeit, Kataster und Grundbuch von einem staatlich vereideten Landmesser beglaubigt und verantwortet wird.
2. Wird die Erledigung des Punktes 1 zur selbstverständlichen Bedingung gemacht, so ergibt sich daraus eine Sache von ganz wesentlicher Bedeutung für die Bearbeitung des eigentlichen Entwurfes. Der vereidete Landmesser hat während aller der zur Beschaffung der Planunterlagen erforderlichen Arbeiten und Verhandlungen reichliche Gelegenheit gehabt, nicht nur das Gelände und seine Eigenheiten, sondern auch die Interessentenschaft und ihre Wünsche auf das Genaueste kennen zu lernen. Er weiß jeden der Beteiligten zu behandeln und ist in der Lage anzugeben, wo ein Entwurf Schwierigkeiten begegnen wird und wo nicht. Er kennt auch die Reize und die Schattenseiten des Geländes und hat ein Auge dafür, denn er bewegt sich Jahr aus Jahr ein in diesem und jenem Gelände und wird geschult in seinem Studium.

   Also ist er in der Lage, wo er nicht selbst den Entwurf allein bearbeiten soll, für die Bearbeitung überaus wichtige Anhaltspunkte zu geben und mehr als sonst jemand mit Rat und Tat zur Hand zu gehen. (Schluß folgt in Heft 9.)

DIE BAUGESCHICHTLICHE ENTWICKLUNG DER STADT BONN.

Von RUD. SCHULZE.

Die im Einzelnen so überaus verschiedenartige und abwechslungsvolle Entwicklungsgeschichte unserer Städte ist noch längst nicht genügend beachtet und aufgeklärt. Sie bietet jedem ihr näher Tretenden eine staunenswerte Fülle fesselnder Kulturbilder, einen großen Reichtum in fernste Vorzeit reichender Erinnerungen, eine Menge orts- und staatsgeschichtlichen Stoffes. Die Förderung dieser Forschungen und ihre Verbreitung in weite Kreise der Bevölkerung bilden die Voraussetzung für den Erfolg zur Erhaltung der Eigenart der Städte, wie solche sich in stets wechselnder Form in jeder unserer alten Kulturstätten gebildet hat. Denn nur das lebhafte Interesse an der Geschichte der Heimatstadt erweckt die tiefere Zuneigung zu ihr und gibt allein die Gewähr für die allgemeine Wertschätzung und Pflege ihrer Erinnerungen, Denkmäler und Kunstschätze. Bisher war die Kenntnis städtischer Entwicklungsgeschichte noch zu ausschließlich an die Durchforschung weitläufiger gelehrter Schriftwerke gebunden und somit weiten Kreisen erschwert oder unzugänglich. Der Versuch, durch zeichnerische Darstellung einen unmittelbaren Überblick der Stadtgeschichte zu geben, hat daher seine Berechtigung. Die Dresdner Städteausstellung des Jahres 1903 bot dem Verfasser die Gelegenheit in acht Plänen eine derartige Entwicklungs-Übersicht der Stadt Bonn, einer unserer ältesten rheinischen Städte, zu geben. Bei solchem Versuche müssen hinsichtlich der Zuverlässigkeit von Einzelheiten diejenigen natürlichen Einschränkungen gelten, welche die Unsicherheit der genauen Kenntnis recht vieler Vorgänge der fernen Vorzeit selbstverständlich mit sich bringt: Die einzelnen Pläne sollen vielmehr die verschiedenen Entwicklungsabschnitte der Stadt nach ihrem Charakter kennzeichnen, als völlig getreue geschichtliche Momentaufnahmen bieten. Der Lebenslauf der Stadt Bonn ist immerhin genauer, wie der vieler anderer gleich alter Städte bekannt. Die nachfolgende Erläuterung möge nun in Ergänzung der Pläne so kurz wie möglich das wechselreiche Bild der Stadtentwicklung vor Augen führen.

Die Stadt Bonn, deren Name keltischen Ursprunges und von unbekannter Bedeutung ist, verdankt ihre Entstehung dem gleichen Umstande, wie eine ganze Reihe anderer Rheinstädte, nämlich dem, daß sie an einem Punkte liegt, wo eine uralte längs des linken Rheinufers nordsüdlich laufende Verkehrsstraße in Verbindung tritt mit einem in ost-westlicher Richtung verlaufenden Hauptwege, der vom rechten Rheinufer durch das Siegtal herführt und dessen Fährstelle der Ort Bonn war. An der Stelle der heutigen Stadt wird der Rheinstrom auf mehrere Kilometer Länge von einem steilen, mit seiner Oberfläche im Mittel 15 m über dem Pegel-Nullpunkt des Stromes liegenden alten Abbruchsufer begrenzt, an dem sich sonst keine bei wechselnden Wasserständen geeignete Anlegestelle mit natürlichem Anstieg zum oberen Gelände bietet. Allein im südlichen Teile der heutigen Altstadt befindet sich eine schmale, talförmige, sanft aufsteigende Unterbrechung des Steilrandes: hier war also der von der Natur geschaffene Punkt der Fährstelle und somit wohl der frühesten Ansiedlung gegeben. Aufgefundene Scherben italischen Tongeschirrs lassen an diesem Platze auch die Stelle der ältesten römischen Niederlassung augusteischer Zeit vermuten; von den wohl nur aus Lehmhütten bestehenden frühesten Wohnstätten sind keine Spuren übrig geblieben.

Die natürliche Wichtigkeit des Ortes für Kriegs- und Friedenszwecke veranlaßte dann die Römer, als um das Jahr 40 n. Chr. das benachbarte Köln zur Kolonie erhoben wurde, eine der beiden früher dort stehenden Legionen nach Bonn zu verlegen. In beherrschender Lage auf der Hochebene über dem steilen Rheinufer — nach allen Seiten durch natürliche Talsenkungen geschützt — wurde das Standlager in frühester Zeit wohl als Erdbefestigung, bald aber als eine planmäßig angelegte Militärstadt von 27 ha Größe errichtet. Gräben und Ringmauern, die sich an den Hauptstraßen in turmbewehrten, doppelpfortigen Toren öffneten, umgaben das Lager, das im Innern zahlreiche in massivem Steinbau aufgeführte Kasernen, Magazine und Dienstgebäude zum Teil von großartiger Anlage und Bauart enthielt, das durch eine Hochleitung vom Gebirge her mit Quellwasser versorgt wurde und zweckmäßig durchgeführte unterirdische Entwässerungsanlagen besaß. Die jetzt mehr als metertief verschütteten, jedoch durch Aufgrabungen bekannt gewordenen Grundmauern des Lagers lassen verschiedene Zerstörungen und wiederholte Umbauten wohl erkennen. Höchst wahrscheinlich ist der rein militärische Charakter des Lagers von den Römern nicht dauernd festgehalten worden, sondern es wandelte sich im Laufe der Zeit in eine befestigte Stadt um, in welcher neben den Legionssoldaten auch eine bürgerliche Bevölkerung Platz fand. Außerhalb der Lagerumwallung längs den Heerstraßen erstreckten sich die nach den verschiedenen Zeitaltern römischer Herrschaft zu unterscheidenden Gräberfelder besonders über das Gebiet der heutigen Altstadt. Einzelne Gruppen römischer Gebäude fanden sich an der Hauptstraße südlich des Lagers: Diesem zunächst eine Baugruppe, die anscheinend einen Tempel und eine Badanlage enthielt, weiter außen am hohen Rheinufer eine größere zusammenhängende Villenansiedlung mit wohlausgestatteten Wohnräumen, säulenumgebenen Höfen und Bädern. Die nach Süden führende Römerstraße liegt noch heut wohlerhalten, mit schweren Säulenbasaltsteinen gepflastert, metertief unter der in gleicher Richtung laufenden modernen Straße. Besonders bemerkenswert ist die Umgehung der in das Steilufer des Rheines eingeschnittenen Talsenkung durch diese südliche Hauptstraße und die Abzweigung der alten Straße nach Köln. Diese Linien sind ebenso wie die Umrißlinien und die beiden Hauptstraßenzüge des antiken Lagers noch heut im Stadtbilde dauernd erhalten und kenntlich geblieben.

Die ältesten Überlieferungen über die Einführung der christlichen Lehre knüpfen sich in Bonn an den Namen der heiligen Cassius und Florentius, die als römische Sol-

daten hier, wie in gleicher Weise von S. Gereon in Köln und S. Victor in Xanten berichtet wird, den Märtyrertod gefunden haben sollen. Ihnen zu Ehren sei dann von der Kaiserin Helena, der Mutter Constantins des Großen, die erste christliche Kirche an der Stelle der jetzigen Münsterkirche errichtet worden. Tatsächlich ist der Ort des Cassiusstiftes 1000 m außerhalb des Lagers auf einem antiken Gräberfelde belegen, das wie zahlreiche Funde namenloser Steinsärge und mehrerer merovingischer Grabsteine bezeugen, der spätesten Zeit römischer Kultur und der fränkischen Zeit angehört. Diese Gründung einer christlichen Kultstätte auf einem römischen Gräberfelde weit außerhalb der städtischen Ansiedlung findet in der gleichartigen Lage der Kirchen von S. Severin und S. Gereon in Köln und S. Matthias und S. Maximin in Trier neben vielen anderen ihren Vergleich. Nachdem im fünften Jahrhundert die Herrschaft des Landes von den Römern auf die Franken übergegangen war, kam der Grund und Boden des römischen Lagers als vormaliges Staatseigentum in den Besitz der fränkischen Könige, welche ihn durch Schenkungen allmählich in geistliche Hand übertrugen. In der Südwestecke entstand früh auf seinem Gebiet das Stift S. Peter zu Dietkirchen, andere größere Teile gingen später an die Domkirche und an St. Maria im Kapitol in Köln über. Die Lagerstadt muß nach den wiederholten bis in das neunte Jahrhundert reichenden urkundlichen Erwähnungen als oppidum castrum Bonna oder Bonna civitas noch Jahrhunderte lang nach dem Sturze der Römerherrschaft bewohnt gewesen sein, erst durch die Raubzüge der Normannen (881) scheint sie entvölkert und wüst geworden zu sein.

Dagegen erblühte nunmehr das Cassiusstift zu größerer Bedeutung, das urkundlich vom Ende des 7. Jahrhunderts an erwähnt wird; in seiner nächsten Umgebung erhoben sich die im 9. Jahrhundert genannten Kirchen S. Martin und S. Remigius, noch andere Kirchen und Kapellen gesellten sich später hinzu. So bildete sich allmählich um das Cassiusstift mit seinen kirchlichen Gebäuden, den Häusern der Stiftsgeistlichen, seinen ländlichen Wirtschaftsgebäuden und den Hütten der Hörigen, welche notwendig zur Lebenshaltung des Kloster gehörten, eine gesonderte dörfliche, unter der Oberhoheit des Stiftspropstes stehende Ansiedlung aus, welche zuerst in einer Urkunde des Jahres 808 mit dem kennzeichnenden Namen der villa Basilica genannt und sub oppido castro Bonnense liegend bezeichnet wird, während sie vom 10. Jahrhundert an den Namen Verona führt. Die Niederlassung lag von der Natur geschützt zwischen einem tief eingeschnittenen, jetzt verschwundenen Bachlaufe, der Gumme und der vom Rheinstrom aufsteigenden Talsenkung, an deren Rand sie die Römerstraße berührte. Der Vorort wurde im Laufe der Zeit in einer Fläche von 9 ha durch eine Ringmauer umgeben, deren Tore den Straßenzügen entsprechend in der Hauptzahl sich nach der Nordseite öffneten, wo sie die Verbindung mit der antiken Heerstraße, der römischen Lagerstadt und dem Rheinstrome vermittelten. Der Straßenplan des Inneren war sehr einfach: ein großer Platz vor der Stiftskirche diente zu kirchlichen Feierlichkeiten, zum öffentlichen Gericht und zur Abhaltung der Märkte; wenige Straßenzüge teilten den übrigen Dorfraum. Zwischen der neuen Ansiedlung und der alten Lagerstadt entstanden dann eine Anzahl von landwirtschaftlichen Höfen, die sich zum großen Teil in geistlichem Besitz befanden, so u. a. der Merhausener oder Maarhof, an dessen Besitz die Fährgerechtigkeit über den Rhein hing, ein ursprünglich königliches Regal, das unter Otto I. an den Erzbischof von Köln überging. Die Fährleute und Fischer werden von Alters her an der ältesten Fährstelle jenes kleine um die Kapelle der h. Gertrude geschaarte Dörfchen am Südrande des talförmigen Aufstieges vom Rheinstrome bewohnt haben, dessen enge, winklige Gassen sich scharf aus dem Straßennetz der späteren mittelalterlichen Stadt herausheben. Während also die Lagerstadt verödete, ist eine zunehmende Besiedlung und Bevölkerung des Zwischenraumes zwischen ihr und dem Bezirke des Cassiusstiftes wohl erkennbar.

Die höchste Blüte, verbunden mit bedeutendem Ansehen und Reichtum erreichte das Cassiusstift im 11. und 12. Jahrhundert. Schon seit ältester Zeit war der Propst der erste kirchliche Würdenträger nächst dem Erzbischofe von Köln, er bekleidete das Amt eines Archidiakons über den Eifel- und Zülpichgau, den Ahr- und Siegburggau, ihm stand das Aufsichtsrecht über mehr als 300 Kirchen und Kapellen zu und 40 Kanoniker gehörten seinem Stift an. Durch Schenkungen und Vermächtnisse war das Cassiusstift zu einem sehr ausgebreiteten Grundbesitze gelangt; eine große Zahl von Lehnsträgern und Vasallen gehorchte dem mächtigen Propst von S. Cassius. Ihren großartigen baukünstlerischen Ausdruck fand diese Bedeutung des Stiftes durch den im 11., 12. und 13. Jahrhundert ausgeführten Neubau der Münsterkirche. Die verschiedenen Stilfassungen der romanischen Bauweise von der einfachsten Gliederung tastender Frühkunst bis zum vollendetsten Formenreichtum des Übergangsstiles zeigend, ragte sie in gewaltigem Baukörper mit ihrem mächtigen Vierungsturm und den Doppelpaaren ihrer hochstrebenden Seitentürme als eine erhabene Gottesburg weit über die niederen Hütten des damaligen Dorfes empor, umgeben von den kleineren Kirchen, von denen die zierliche Martinskirche, ein wertvoller romanischer Zentralbau des 12. Jahrhunderts dem Chor des Riesenbaues zugesellt war.

Für die weitere Entwicklung von Wichtigkeit ist der Umstand, daß dem Cassiusstifte im Jahre 1167 ein zollfreier Jahrmarkt (der Maimarkt) gestattet wurde, während ein gleicher (der Johannismarkt) seit ältesten Zeiten dem Stifte Dietkirchen zustand. Der Zusammenstrom von Menschen zu den Märkten und zu den hohen Kirchenfesten begründeten das Aufblühen von Handel, Gewerbe und Handwerk; der das 12. und 13. Jahrhundert kennzeichnende starke Zuzug der Bevölkerung zu den Städten vermehrte und erhöhte in Verbindung hiermit die Volkszahl unseres Bezirks und die Vereinigung aller dieser Umstände schuf somit die Grundlage zur bürgerlichen Stadt. Zwei uns erhaltene Urkunden jener Zeit bilden die Marksteine der weiteren Entwicklung dieser neuen Stadt, die nun wieder den alten Namen Bonn führte: Durch die erste von 1243 verordnete der Erzbischof Konrad von Hochstaden ihre Befestigung und verlieh den Bürgern Stadtrechte, durch die zweite von 1285 setzte sein Nachfolger Siegfried von Westerburg „mit Rücksicht auf die täglich stärkere Vermehrung des Volkes in der Stadt" zur selbständigen Leitung der städtischen Angelegenheiten einen Rat von zwölf Personen ein, den die maiores opidani aus ihrer Mitte alljährlich erwählen sollten. Die so entstandene, mit dem ehemaligen Kirchdorf verbundene Bürgerstadt umschloß in

ihren neuen Mauern einen Flächenraum von 43,20 ha, somit eine fast fünffache Vergrößerung des ersteren schaffend, und neben den mittelalterlichen Großstädten auch in ihrer Art ein Zeugnis bildend für den bedeutenden Aufschwung des Städtelebens im 13. Jahrhundert.

Die erweiterte Stadt gliederte sich als ein neuer selbständiger Organismus an die Nordseite der villa Basilica an; unmittelbar vor der frühmittelalterlichen Stadtmauer der letzteren wurde in der bei den Stadterweiterungen des 13. Jahrhunderts häufig wiederkehrenden Weise der neue Marktplatz angelegt, an dem das Rathaus seinen gebührenden Platz erhielt. Im Straßennetz blieben die Züge der Römerstraßen immer noch wohl erkennbar, im Ganzen ist aus dem Stadtplane klar ersichtlich, daß die Teilung des Stadtraumes durch Straßenzüge unter Rücksichtnahme auf die alten Wege wohl überlegt und planmäßig im Zusammenhang mit der Anlage der Tore und Pforten in der Ringmauer erfolgt ist. Die vom Sterntor bis zum Stockentor die Stadt durchquerende, am Markt vorüberführende Hauptstraße, deren schöne Biegung mit der Erweiterung zum Markte ein anziehendes Städtebild alten Charakters bildet, stellt sich ihrer Entstehung und Lage nach als eine Ringstraße dar, welche sich außen um die ältere auf einem Höhenrücken in gebogener Linie errichtete Ringmauer des Kirchdorfs in dem gleichmäßigen Abstande einer Baustellentiefe von 24 m herumzieht. Der Markt ist durch den Stadtplan als der beabsichtigte Mittelpunkt der ganzen Stadtanlage klar gekennzeichnet: auf ihn münden von allen Richtungen her sämtliche Hauptstraßen. In merkwürdig geringem Maße sind dagegen die Zugänge zur Rheinfront entwickelt: nur zwei Pforten öffnen sich an den Gassen der Fährleute, so daß ein Handelsverkehr vom Strome her wenig in Betracht gekommen zu sein scheint.

Den Baucharakter, welchen die einzelnen Quartiere der erweiterten Stadt nunmehr annahmen, zeigen die älteren Parzellirpläne der Stadt noch in voller Deutlichkeit. Das alte Kirchdorf behielt seine frühere Eigenart, die es durch seine kirchlichen Gebäude und den großen Münsterplatz in seinem Innern, durch die behäbig breit angelegten, von geräumigen Gärten umgebenen Wohnungen der Stiftsgeistlichen und die in einigen engen Gassen zusammengedrängten Hütten der Dienstleute erhalten hatte. Rings um den Markt und in den unmittelbar an diesen grenzenden Teilen der Hauptstraßen schaarten sich dicht und eng neben einander, überwiegend nur mit Frontbreiten von 4—6 m die Handels- und Werkstätten mit den bescheidenen Wohnungen der Handwerker und Kaufleute. Da der Boden des Marktes und seiner Umgebung aus dem Besitze des Merhauser Hofes genommen war, stand diesem von allen dort aufgerichteten Verkaufsbuden der Grundzins zu. Der größte nördliche Teil der neuen Stadt aber behielt noch seine ländlichen Wirtschaftshöfe, deren große Fläche die Stadtquartiere fast ganz ausfüllte, die nur an den Fronten der Gassen von einigen Zwerggrundstücken der dem Hofe dienenden Tagelöhner schmal umsäumt waren.

Die Stadtbefestigung des 13. Jahrhunderts bestand aus einer auf Pfeilern mit Grundbögen errichteten Ringmauer, die in rund 50 m Entfernung mit halbrunden, rückwärts offenen Mauertürmen bewehrt und außer mehreren Pforten von vier Haupttoren durchbrochen war. Letztere, von mauerumschlossenen Vorhöfen beschirmt, waren mit ihren doppelten seitlichen Halbrundtürmen und dem mehrgeschossigen hochragenden Mittelturme kraftvolle und trotzige Bauwerke, die an ausdrucksvoller Eigenart den bekannten Torburgen der Stadt Köln nicht nachstanden. Zu diesen Wehrbauten gaben die Ruinen der römischen Lagerstadt wohl die letzten, über der Erdoberfläche noch sichtbaren Reste als Baumaterial her; ihre Stätte fiel hiernach, bis auf den Bezirk des außerhalb der Stadt verbleibenden Klosters Dietkirchen, dem Ackerbau wieder anheim.

Nachdem am Ende des 13. Jahrhunderts noch nahe dem Markte das Minoritenkloster als dreischiffige Basilika in sehr schlichten gotischen Formen errichtet war, hat das 14. und 15. Jahrhundert wohl den Ausbau der Stadt und mit dem vermehrten Anbaue die Teilung der zahlreichen größeren Grundflächen weiter gefördert. Naturgemäß mußte das ältere Cassiusstift mit der jüngeren Stadt, da es Hoheitsrechte über diese zu erlangen suchte, in Streit geraten, während die Bürgerschaft den kräftigen Aufschwung ihres Gemeinwesens durch Bündnisse mit benachbarten Städten zu fördern und dieses in völlig freie Verwaltung zu bringen suchte; aber wenn auch das Cassiusstift seine Ansprüche nicht durchzusetzen vermochte, so hat doch auch die bürgerliche Stadtgemeinde eine dauernde politische Selbständigkeit nicht errungen; sie blieb den Erzbischöfen von Köln untertan, die gegenüber den mehr und mehr glücklichen Selbständigkeits-Bestrebungen der Kölner Bürgerschaft ihren Stützpunkt in dem nahen Bonn suchten und an der Südseite der Stadt in der Immunität des Cassiusstifts sich ein festes Haus, das später zum Schloß erweitert wurde, errichteten.

Geschichtlich tritt Bonn am Ende des 16. Jahrhunderts wieder in den Vordergrund, als der zur evangelischen Lehre übergetretene Erzbischof Gebhard Truchseß von Waldburg 1583 den Platz besetzt und dieser in der Folge mehrere Belagerungen zu erdulden hatte. Die ihm folgenden Erzbischöfe und Kurfürsten aus dem bayerischen Herrscherhause umgaben dann von der Zeit des dreißigjährigen Krieges an die Stadt unter Belassung der mittelalterlichen Ringmauer mit vorgeschobenen Bastionen und Außenwerken nach Vaubanscher Weise und wandelten sie so in eine starke Festung um. Für die Stadtentwicklung brachten diese Maßnahmen das Übel mit sich, daß eine Anzahl der alten Tore und Pforten ganz geschlossen und die Zugangswege gesperrt wurden, so daß nach der Landseite nur drei Tore offen blieben, bei denen auch noch die herausführenden Landstraßen auf Umwegen durch die Festungswerke herumgeleitet wurden. Diese Zerstörung aller natürlichen alten Verkehrslinien ist von einschneidender Wirkung bis auf den heutigen Tag geblieben, zumal da später auch noch das Südtor geschlossen und verlegt wurde. Die Wiederherstellung der beiden alten Hauptstraßenverbindungen am Sterntor und am Stockentor ist noch jetzt eines der wichtigsten Ziele für die Verkehrsbesserung der Stadt. Im Innern der Stadt fand im 17. Jahrhundert die politische Bewegung der Gegenreformation ihren sichtbaren Ausdruck durch die Erbauung von fünf großen Klosteranlagen: dem Kapuziner- und Kapuzinessenkloster, dem Franziskaner-, Welschnonnen- und Jesuitenkloster, die alle zwischen 1625 und 1688 auf Hofstellen der bürgerlichen Stadt errichtet wurden. Baukünstlerisch sind an diesen sonst in sehr nüchternen Formen und in mittelmäßiger Technik hergestellten Anlagen die prächtigen Barockportale der Welschnonnen- und Jesuitenkirche bemerkenswert. 1680 wurde

ferner das Stift Dietkirchen, dessen Lage nach Fertigstellung der neuen Festungswerke für die Verteidigung der Stadt höchst ungünstig war, abgebrochen und seine Kirche im Innern nahe dem Kölntor an dem Platze der früheren Kapelle S. Paul als städtische Pfarrkirche neu errichtet.

Das Ende des 17. Jahrhunderts und der Beginn des 18. brachte durch drei Belagerungen unsägliches Unheil und Verderben über die Stadt. Die in der Anlehnung an Frankreich ihre Stütze suchende Politik der kölnischen Kurfürsten veranlaßte sie immer wieder dazu, in die starke Festung Bonn französische Besatzungen aufzunehmen. Dreimal mußte diese durch die Belagerungen von 1673, 1689 und 1703 dem Reiche zurückgewonnen werden. Am schwersten wurde sie von der langwierigen, dreieinhalb Monate währenden Belagerung des Jahres 1689 betroffen, welche Kurfürst Friedrich der Dritte von Brandenburg leitete. Durch eine verheerende Beschießung an allen Ecken in Brand gesetzt, wurde die Stadt mit ihren Häusern, Kirchen und öffentlichen Gebäuden vollständig in einen Trümmer- und Aschenhaufen verwandelt. Kein Privathaus reicht heut mehr in die Zeit vor 1689 zurück: post urbem exustam lautet die klagende Umschrift des städtischen Schöffensiegels von 1690. Mit dürftigen Mitteln erfolgte in den alten Straßenlinien der Wiederaufbau der Stadt; wohl sind die damals entstandenen Giebelhäuschen der Sternstraße und des Marktes in ihren sehr bescheidenen, kleinbürgerlichen Formen von einem eigenartigen, traulichen Eindruck, aber der künstlerische und geschichtliche Reiz, den eine vielhundertjährige Vergangenheit der Stadt verliehen hatte, ist unwiderbringlich bei jenem Unglück verloren gegangen.

Das 18. Jahrhundert brachte die teilweise Entfestigung der Stadt: Die Werke der Südseite wurden von 1717 an vollständig niedergelegt, ihr einziger Rest blieb hier der alte Zoll, der herrliche, allbekannte Aussichtspunkt, von dem jetzt das eherne Standbild E. M. Arndts auf den deutschen Strom und die Trophäen aus Deutschlands Einheitskampf herabsieht. Leider fielen nicht zugleich die Festungswerke der West- und Nordseite, sie wurden vielmehr zum Teil mit Nutzbauten, wie dem kurfürstlichen Marstall bebaut.

Neues Leben und eine neue Blüte verdankte die Stadt dem Umstande, daß die kölnischen Kurfürsten sie von nun an zum ständigen Wohnsitze wählten und hier nach dem alle deutsche Fürsten in seinen Bann ziehenden französischen Vorbilde von Versailles für die Zwecke einer glänzenden Hofhaltung großartige, von herrlichen Gartenanlagen umgebene Prachtbauten schufen. An Stelle des durch die Belagerungen zerstörten alten Schlosses ließ Kurfürst Joseph Clemens durch italienische und französische Baumeister, unter denen der berühmte Pariser Architekt Robert de Cotte besonders herrorragt, an der Südseite der Stadt ein neues Schloß errichten, das in maßvoller Formgebung italienischen Barockstils entworfen, dann in französischem Geschmack umgebaut und erweitert mit seiner nach dem Hofgarten weit geöffneten Front, mit seinen Ecktürmen, dem Ehrenhof an der Nordostseite und dem langgestreckten bis zum Rheine reichenden Galerieflügel wohl das bedeutendste der zahlreichen in jener Zeit entstandenen rheinischen Prachtschlösser war. Sechzig Jahre lang dauerte die Bautätigkeit an diesem Werke, dem der nachfolgende Kurfürst Clemens August unter Schließung des dem Markte zunächst gelegenen alten Südtores 1755 als letzten Bauteil das mehr rheinwärts gelegene stattliche Michaelstor einfügte. Das neu erwachte Gefühl für die Schönheiten der Landschaft steigerte lebhaft das Interesse an der Hebung und künstlerischen Ausbildung landschaftlicher Reize und so schuf die französische Gartenkunst vor der Südseite des Schlosses die wundervolle Anlage des Hofgartens mit ihren Weihern und Springbrunnen, den zierlich geschwungenen Blumenbeeten, den Baumwegen und Laubhecken nebst einem ähnlichen, das neuerbaute Poppelsdorfer Schloß umgebenden Garten; es entstand zur Verbindung des Bonner Schlosses mit dem letzteren die prächtige vierfache Baumreihe mit dem Durchblick über die mittlere Rasenfläche nach dem Bergkloster des Kreuzbergs, an diese anschließend die doppelte Kastanienreihe des Baumschulenwegs mit ihrem Schluß in der kurfürstlichen Baumschule. Diese Anlagen bilden das wertvollste Erbteil, welches jene Zeit der Stadt Bonn hinterlassen hat, sie sind grundlegend geworden für den modernen Charakter und den heutigen Eindruck des Stadtbildes. Der aufwandvolle Hofhalt des Kurfürsten, welcher den Adel und die Vornehmen des Landes heranzog, machte sich in der inneren Stadt sowol durch den Bau einer größeren Anzahl ansehnlicher und palastartiger Wohnhäuser, als auch in dem vermehrten Anbaue kleinbürgerlicher Behausungen, besonders in den nach dem Rheine zu belegenen Gassen der Altstadt geltend, auch das zerstörte Rathaus wurde auf Veranlassung von Clemens August im Jahre 1737 an seiner alten Stelle als eine Zierde der Stadt in gediegener Bauart neu errichtet. Weitausschauende Pläne, durch Neuanlage und Durchbrüche von Straßen die Stadt zu verschönern, hegte besonders Joseph Clemens. Vor der Stadtseite des Schlosses wurde die Straße am Hofe breit und stattlich angelegt, vom Schloßportale her sollte die Fürstenstraße quer durch die Stadt unmittelbar auf das Sterntor geführt werden, sie ist jedoch nur zu einem kleinen Teil zur Ausführung gelangt, ferner wurde in der Mitte der Altstadt nächst dem Rheine eine breite Straße: die jetzige Brückenstraße angelegt und die an dieser gewonnenen Bauplätze an Hofbeamte überlassen. Endlich hatte der Kurfürst die Absicht, außerhalb der vom Schlosse zum Rheinstrome führenden Galerie die Josephstadt als einen neuen Stadtteil anzulegen, in welchem auf den Michaelplatz sechs Straßen einmünden sollten, doch vereitelte der Tod des Herrschers die schon begonnene Ausführung dieser Pläne.

Die Glanzzeit der kurfürstlichen Herrschaft welkte mit dem sinkenden 18. Jahrhundert rasch dahin. Ein schwerer Schlag traf die Stadt im Januar 1777, als das kurfürstliche Schloß durch eine gewaltige Feuersbrunst fast in seinem ganzen Umfange mit allen Kunstschätzen zerstört wurde. Nur zum kleineren Teil ist es in den folgenden Jahren in notdürftiger Weise wieder hergestellt worden und in solcher Gestalt auf unsere Zeit überkommen. Noch errichtete die Bürgerschaft 1777 dem Kurfürsten Max Friedrich die schöne Marktsäule mit ehrenden, ihre Dankbarkeit bezeugenden Inschriften. Der letzte geistliche Kurfürst Max Franz gründete 1786 eine Universität in Bonn, 1794 mußte er dann vor den andringenden Franzosen Stadt und Land für immer verlassen. Fast zwei Jahrzehnte lang war Bonn unter französischer Herrschaft, seit 1797 feierlich der Republik einverleibt. Die Zeit ist bezeichnet durch den Verlust vieler alter Kirchen. Das Kloster Engeltal, 1794

in ein Magazin umgewandelt, brannte im gleichen Jahre vollständig ab, die Remigiuskirche wurde 1800 abgetragen, 1802 das Kloster der Kapuzinessen, 1807 die Gangolfskirche. Durch Gesetz vom Jahre 1802 wurden alle Klöster und geistlichen Stifte aufgehoben und die Gebäude anderen Zwecken überwiesen. Dies war auch das Ende des Cassiusstifts, dessen Kirche als Ersatz der Martinskirche nun Hauptpfarrkirche der Stadt wurde. Wohl den schwersten Verlust an den Kunstdenkmälern der Stadt bildete der 1812 erfolgte Abbruch des alten romanischen Zentralbaues der Martinskirche; er wurde durch den Kirchenrat der Münsterkirche veranlaßt, um die Unterhaltungskosten des Gebäudes zu sparen und aus dem Abbruch eine kleine Summe zur Wiederherstellung der Münsterkirche zu erlösen. Vergebens widerstand der französische Präfekt, der treffliche Cezay-Marnesia mit den Worten: Que la chétive somme de 400 Francs ne pourrait pas être mise en balance avec la conservation d'un édifice, qui par son antiquité fait partie des objets, qu'une ville devrait être jalouse de conserver parmi ses monuments, vergebens bot er selbst die Mittel zu den notwendigen Ausbesserungen an, der Sturm gegen die Denkmäler der Vorzeit war entfesselt und er forderte dieses Opfer, wie manches andere vorher und nachher.

In die preußische Herrschaft ging Bonn 1815 über, seine Einwohnerschaft hatte 1812 10670 Seelen betragen. Die reichste Morgengabe königlicher Huld an die neuerworbene Stadt war die am 18. Oct. 1818 durch König Friedrich Wilhelm III. erfolgte Gründung der Universität, welche mit dem ehemaligen kurfürstlichen Besitz an den Schlössern zu Bonn und Poppelsdorf und den dazu gehörigen Anlagen ausgestattet wurde. Klein war die Stadt und gering die Bewohnerschaft; Schulden der Kriegszeit belasteten sie, sehr dürftig waren also die Mittel, welche für öffentliche Zwecke zur Verfügung standen und eng begrenzt natürlich die Gesichtspunkte, nach denen man zunächst bei der nach und nach erfolgenden Erweiterung der Stadt vorging. Als drückende Fessel machten sich mit der Zeit die alten Festungswerke geltend, und so begann man mit ihrer Niederlegung zur Schaffung neuer Bauplätze zuerst zwischen dem Kölntor und Sterntor. Die mittelalterliche Ringmauer, deren innere Seite schon seit alter Zeit von einer Straße begrenzt war, fiel und es wurde nun auch mit geringer Zwischenblocktiefe an der äußeren Seite eine Straße entlanggeführt, an welcher die Stadt laut einem Beschluße vom Jahre 1826 die ihr gehörenden Gärten kostenfrei und ohne irgend eine Entschädigung den Baulustigen zu Haus, Hof und Garten zur Verfügung stellte. Ferner wurde der um die vorgeschobenen Bastionen herumführende Festungsgraben in seiner alten Sohlentiefe als Weg benutzt und schließlich angebaut und das Gleiche geschah mit dem äußeren alten Glaciswege, so daß zwischen dem Sterntor und Kölntor aus den Festungswerken allmählich vier konzentrische Ringstraßen sich bildeten. Die Einwohnerschaft hatte sich inzwischen bis 1840 auf 15000 Seelen gehoben und ein vermehrter Anbau machte sich seitens der wohlhabenden Bevölkerung an den alten Landstraßen des Südens und Westens bemerkbar. Vom Jahre 1839 an wurde die Bürgerschaft mehrere Jahre lang durch die Frage der Erbauung der Eisenbahn von Köln nach Bonn heftig erregt; da eine große Partei die Ansicht verfocht, daß die Bahn im Norden zwischen dem Rhein und dem Kölntor ihr Ende erreichen sollte, damit eine Weiterführung nach Süden, die man für den Ruin der Stadt erklärte, für alle Zeiten unmöglich sei. Diese kurzsichtigen und verkehrsfeindlichen Bestrebungen hatten zum Glück nicht den gewünschten Erfolg: Der Bahnhof wurde an der Westseite der Stadt außerhalb der damals noch bestehenden Festungswerke angelegt, der Betrieb der Eisenbahn zwischen Köln und Bonn 1844 eröffnet. Das öffentliche Leben gewann erhöhten Ausdruck durch den Neubau eines 1848 von einer Aktiengesellschaft errichteten Theaters, öffentliche Bauten des Staates für Zwecke der Universität, der Stadt für das Landgericht kennzeichneten den Beginn eines neuen städtischen Aufschwungs. So machte sich von 1857 an, nachdem die Bewohnerzahl auf 20000 gewachsen war, das Bedürfnis geltend, den planmäßigen weiteren Ausbau der Stadt für größere Außengebiete durch Bebauungspläne festzulegen. Stadtbaumeister Thomann löste diese Aufgabe durch einen Straßenplan, der das ganze Gemeindegebiet südlich der Poppelsdorfer Allee bis zu den Grenzen am Reuterwege und Bonner Talwege umfaßte und zweckmäßige Anschlüsse an die Nachbargemeinden vorsah. Sein Plan zog allerdings das starre Rechtecknetz der Straßenlinien allzu willkürlich durch die vorhandenen Grundstücks- und Eigentumsgrenzen und trug besonders den vorhandenen Wegen wenig Rechnung, immerhin hatte er den Vorzug eines einheitlichen Gedankens, sah angemessene, dem Charakter der sich bildenden Vorstadt entsprechende Straßenbreiten und die Anlage von vier auf dem großen Gebiete verteilten öffentlichen Plätzen vor. Die Stadtgemeinde genehmigte diesen Bebauungsplan und durch Königliche Verordnung vom Jahre 1859 wurde er festgesetzt; aber kaum war dies geschehen, als die Gemeinde fand, daß sie sich in den Voraussetzungen über die Kosten der Durchführung dieses Planes getäuscht habe. Sofort wurden alle Hebel zur Aufhebung des Planes in Bewegung gesetzt; fünf Jahre lang währte der Kampf, in dem die Stadtgemeinde, trotzdem es die Regierung an Abmahnungen nicht fehlen ließ, endlich Sieger blieb. Der in dieser Zeit gefaßte Beschluß, von der Aufstellung eines Bebauungsplanes für den nördlichen Stadtteil abzusehen, wurde bis in eine sehr späte Zeit gewissenhaft befolgt. Aber wenn auch in der südlichen Stadterweiterung nur ein Bruchteil des Thomannschen Planes zur Verwirklichung gelangt ist und manche Teile sich nach ganz anderen Grundsätzen entwickelt haben, wenngleich von den vorgesehenen vier öffentlichen Plätzen nicht ein einziger zur Ausführung gelangt ist, so hat doch der Charakter eines freundlichen, von Baumreihen durchzogenen, weiträumigen Wohnviertels, den der Entwurfsverfasser anstrebte, sich fast in allen Teilen entwickelt und der Umstand, daß überhaupt ein Plan bestanden hatte, stellte den Stadtteil in vorteilhaften Gegensatz zu der nördlichen Stadterweiterung, wo im allgemeinen planlos der Anbau längs der alten Wege erfolgte und man sich nach dem Verwaltungsbericht von 1872 darauf beschränkte: „in den einzelnen Fällen vor Erteilung der Bauerlaubnis die Baulinien festzustellen".

Der wirtschaftliche Aufschwung, welcher nach 1871 besonders in der großartigen Vermehrung der städtischen Bevölkerung seinen Ausdruck fand, verdoppelte in einer Zeit von dreißig Jahren die Zahl der Einwohner von Bonn auf 50000 im Jahre 1900. Die zunehmende Volkszahl fand lange Zeit durch den dichteren Anbau der vorhandenen Straßen, in den vorbesprochenen Erweiterungsgebieten und

in neuen, von Unternehmern zur Aufschließung ihrer Grundstücke angelegten Straßen genügende Unterkunft. Mit dem wachsenden Wohlstande entwickelte sich der Charakter der Stadt in immer größerer Vollendung zu dem Ziele einer behaglichen Wohn- und Gartenstadt, deren natürliche Schönheiten zu nutzen und zu fördern das Ziel ihrer Bürger ist. Von Wichtigkeit für den weiteren Ausbau der Stadt war die bald nach 1871 erfolgte Anlage des Kaiserplatzes, der eine trefflich schöne Verbindung der Poppelsdorfer Allee mit dem Hofgarten bildend, mit dem Neubau der stattlichen evangelischen Kirche, wie durch seine gärtnerische Gliederung reizvolle künstleriche Eindrücke gewährt. Der bereits 1855 begonnene, in mehreren Abschnitten bis zur Gegenwart durchgeführte Bau der Rheinanlagen, die mit Baumwegen und Blumenschmuck ausgestattet, sich jetzt 4 km lang vom Nordende der Stadt bis zu dem Stadtgarten der Gronau im Süden hinziehen, hat ferner der Stadt eine ihrer schönsten Zierden verliehen. Staat und Stadt schufen in Vermehrung der öffentlichen Gebäude eine große Anzahl würdiger und ansehnlicher Werke, wenngleich sich in diese Erinnerung das Bedauern mischt, daß durch den in zuammenhängendem Block vom Rheine bis zum Kölntor erfolgten Neubau der Universitätskliniken eine wichtige aus römischer Zeit stammende Straßenverbindung des nördlichen Stadtteils zum großen Schaden für die Entwicklung des letzteren völlig abgeschnitten wurde. Erst von 1886 an gelang es, dem Bahnhofe durch den Durchbruch der Poststraße zum Münsterplatze eine angemessene Verbindung mit der Altstadt zu geben und so eine stattliche, vornehme Geschäftsstraße zu schaffen, in deren Fortsetzung sich die zum Markte führende Remigiusstraße rasch aus einer engen Gasse zu gleichem Charakter entwickelt hat.

Nach eingehenden Vorarbeiten sicherte sich die Stadt durch den 1898 fertiggestellten Bau einer festen Rheinbrücke die Verkehrsverbindung mit dem rechten Ufer: ein Straßendurchbruch in der Altstadt schloß die nunmehrige Brückenstraße zweckmäßig an das altstädtische Verkehrsnetz an.

Der Sorge für Erholungsstätten in der Natur wurde neben den Rheinanlagen durch den Erwerb und die Erschließung des herrlichen städtischen Bergparks der Kaiser-Wilhelmshöhe in großartigem Maße Rechnung getragen.

Erst den letztverflossenen Jahren war es vorbehalten, nun auch die Bebauung des erweiterten nördlichen Stadtteils durch planmäßige Ausbildung angemessen zu gliedern und zu entwickeln. Dies geschah nach dem Entwurfe des Verfassers durch die Anlage einer an die alte kurfürstliche Baumschulallee anschließenden Ringstraße, welche in Gemeinschaft mit den benachbarten neuen Straßen und Plätzen Baumpflanzungen und Anlagen ausgestattet, den Norden in Verkehr und Charakter in eine engere Verbindung mit dem bisher bevorzugten Süden und Westen bringen soll. Auch im äußersten Süden sind für die noch unbebauten Teile des Gemeindegebiets neue Straßenpläne festgesetzt worden; sie stoßen jedoch überall hart an die Gemeindegrenzen und können nur in Verbindung mit dem Gebiete der Nachbargemeinden zu einem einheitlichen Ganzen gestaltet werden. Diese längst notwendige Verbindung der zum Teil schon eng mit der Stadt verwachsenen Vororte ist in der Form der Eingemeindung angebahnt und wird vielleicht schon in allernächster Zeit zur Wirklichkeit werden: neue Gebietsteile würden dadurch in einheitlichen Zusammenhang mit der bestehenden Stadt gebracht werden können.

Die bebaute Stadt umfaßt gegenwärtig ein Gebiet von 240 ha; in einer rastlosen Fortentwicklung sucht sie an allen Stellen den Forderungen der Zeit Genüge zu leisten, Unzulängliches zu überwinden, neue Bildungen zu schaffen um im besten Sinne sich zu einer menschlichen Kulturstätte zu erheben, in der der nachdenkliche Gelehrte Sammlung und Ruhe, der von den Stürmen des Lebens Ausruhende Stille und Frieden, der fleißige Bürger Betätigung in Handwerk und Kunst und die strebsame Jugend Anregung und Lebensfreude finden können.

VON DER GARTENBAU-AUSSTELLUNG IN DÜSSELDORF.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Die vielfachen Beziehungen der Gartenkunst zum Städtebau darzustellen, gehört mit zu denjenigen Aufgaben, die der Zeitschrift von Anfang an zugedacht waren. Die Städteausstellung in Dresden hatte dazu schon brauchbares Material geliefert. Die Düsseldorfer Gartenbau-Ausstellung gibt noch willkommene Ergänzungen, so daß die städtische Gartenkunst auf Plätzen und Prachtstraßen, in kleinen Grünanlagen und größeren Stadtparks alsbald eingehender behandelt werden kann. Vorläufig soll aber ein Hinweis auf das, was in Düsseldorf dem Städtebau geboten wird, aufmerksam machen.

Was die Gesamtanlage der Ausstellung betrifft, so ist mir und Herrn Professor Dr. Ing. Henrici, in dessen Begleitung ich die Ausstellung besuchte, aufgefallen, daß der hier in sanfter Krümmung verlaufende Rheinstrom in keine unmittelbare Beziehung zu dem sich an diesem entlang ziehenden Ausstellungsgelände gebracht worden ist. Zum Teil mögen dies die noch von der verflossenen Industrieausstellung herrührenden beaux restes, namentlich die Brunnen- und Brückengruppe der Beton-Gesellschaften verschuldet haben, deren Aufbau gerade in der Axe des Kunstpalastes errichtet ist, so daß man weder diesen vom Rheinufer aus überblicken, noch jenes vom Kunstpalaste aus vor sich sehen kann. Steigt man zu dem etwas tiefer gelegenen Rheinufer hinunter, so fühlt man sich dort fast wie verlassen, wie abgelegen vom Leben und Treiben der Ausstellung. Denn auch weiterhin, wo die gegenüberliegende, durchaus charakteristische niederrheinische Landschaft von den Sitzplätzen einiger Restaurationen genossen werden kann, schweift der Blick erst über die Schienengeleise der Uferstraße und das flache Vorland des Rheinstromes. Im wesentlichen erstreckt sich also die Ausstellung, wie aus dem beigefügten Lageplan ersichtlich, auf einen langgezogenen Streifen zwischen dem Kunst-

palaste und den sich anreihenden Ausstellungsbauten — der Maschinenhalle, Gewächshäusern, der Haupt-Blumen- und der Industriehalle u. s. w. — einerseits und den die Uferstraße mehr oder weniger verdeckenden Baulichkeiten — der Halle für Sonderausstellungen, dem bereits genannten Betonwerke, der Hauptrestaurationshalle — andererseits, vor denen sich auch der Hauptausstellungsweg entlang zieht. Es war also eine schwierig zu behandelnde Lage gegeben und der Versuch, über diese wenigstens durch gärtnerische Anlagen hinweg zu täuschen, die sich über das abfallende Gelände, nur unterbrochen von einer für Zuschauer bei Feuerwerken bestimmten Terrasse, bis an die Uferbahngeleise vorschieben, verdient volle Anerkennung. Auf dem eben beschriebenen Streifen sind große Rasenflächen angelegt, die bei aller Farbenpracht der sie besäumenden Gruppen blühender Gewächse etwas leer aussehen und auch bequeme Zugänge, namentlich zum Kunstpalaste und zur Hauptblumenhalle vermissen lassen. Überhaupt haben wir uns gegenüber der vielen Schönheit im Einzelnen, der mit Liebe entwickelten gärtnerischen Kleinkunst, der Empfindung nicht erwehren können, als ob mit etwas mehr Raumgefühl eine großzügigere Massenwirkung zu erreichen gewesen wäre.

Den Städtebauer zieht zunächst der stilisierte Garten an, dessen Gesamtanlage von Professor Peter Behrens herrührt und zu dessen Ausführung viele tüchtige Künstler mitgewirkt haben. Als Leitsatz war die Meisterung der Natur durch die Kunst aufgestellt. Die strengere architektonische Behandlung des Gartens in unmittelbarer Umgebung des Wohnhauses als Übergang von der Raumkunst zur freien Natur findet gerade unter den Architekten immer mehr Anhänger und doch hat der Verfasser, der im „Ausstellungsführer" den Behrens'schen Garten beschrieben hat, Recht, wenn er meint, daß dieser Versuch einer Stilisierung auf den ersten Blick wohl befremdlich erscheinen möge. Wenn er aber diese Stimmung allein damit begründen will, daß man an Ziergärten mit geschorenen Bäumen und und Hecken, mit abgerundeten Lauben und gezirkelten Beetanlagen nicht mehr gewöhnt sei, so ließe sich doch dagegen einwenden, daß sie auch aus der Absicht, Neuartiges zu bieten, das sich nicht immer aus der Fülle frischer Empfindung ergibt und aus der Häufung der Motive auf einer verhältnismäßig kleinen Fläche entspringen kann. Die Anlage setzt einen wohlhabenden Besitzer voraus, denn für einen normalen Hausgarten werden erhebliche Mittel beansprucht, da die ausgewählten blühenden Gewächse je nach der Jahreszeit wechseln müssen. Länger verweilt man gern am plätschernden Wasser des vom Bildhauer Bosselt herrührenden Marmorbrunnen, dessen klares Becken, wenn von dichterem Gebüsch umgeben, zum Baden verlocken würde. Die vornehme Anlage ist ebenso wie ein in einer Grube kühl gelegener Laubengang mit Grotte bei aller Eigenart vom antiken Ideenkreise beeinflußt. Im Ganzen ist der Versuch als ein interessanter zu begrüßen, wenn man sich auch nicht mit dem Aufbau der elektrischen Lichtträger oder mit der Architektur des den Garten abschließenden Jungbrunnens, einer alkoholfreien Restauration, anzufreunden vermag.

Die Ausstellung der Gartenkünstler ist, soweit sie Modelle und Pläne betrifft, mit derjenigen der Städte in einer besonderen Halle vereinigt. Diese Halle ist vom Gartendirektor Trip-Hannover ausgestaltet. In der Mitte ein Blumenparterre, das am Ende durch einen Aufbau mit Brunnenanlage in geschmackvoller Weise abgeschlossen und seitlich von lauschigen Sitzplätzen begrenzt wird. Rechts davon befinden sich Kojen für die Gartenkünstler, links die Kojen der Städte. Von den darin ausgestellten Plänen seien u. a. hervorgehoben: Die des Gartenarchitekten und Landschaftsgärtners R. Finken in Cöln (Entwurf zu einem monumental gedachten Schloßvorplatze und zu einem Westfriedhofe für Remscheid, in neuartiger Weise mit abgeschlossenen Gräberkojen bezw. geschlossenen Hinterwänden für die Gräberreihen), der Gartenarchitekten Rud. Scholl in Cöln, Chr. H. Roselius in Bremen mit dem Entwurfe für einen Südwestfriedhof in Düsseldorf, und besonders Friedr. Bauer in Magdeburg, der mit stimmungsvollen Entwürfen, unter anderen zu einem Rosengarten und zu einer Wasserpartie mit Brunnen und Gartenhaus in ausgezeichneter Darstellung vertreten ist, weiter der Garteninspektor Arthur Stüting in Köstritz, der Garteningenieur Karl Vohberger in München (Wettbewerbsentwurf zu einem Stadtpark in Plauen i. V.), der Gartenarchitekt Hoemann in Düsseldorf mit einem Modelle für eine an sich gut gedachte Kaskadenanlage vor dem neuen Kurhause in Oeynhausen, dessen Vorplatz leider einen Buckel aufweist und mit den Gartenanlagen für das städtische Krankenhaus in Düsseldorf. Dann Reinhardt mit dem Entwurfe zum Volksgarten in Altenessen, der sehr beachtenswert ist, obwohl auch in ihm das Motiv einer halbrunden Ausbauchung vorkommt, das im heutigen Gartenbau und zwar in Terrassen-, Beet- und Rasen-

anlagen, Wasserbecken u. s. w. fast ebenso unvermeidlich zu sein scheint, wie der sogenannte Sternplatz im Städtebau.

Geschickte Anordnung zeigt der Plan für eine Gartenplatzanlage in Markranstädt mit Bismarckdenkmal und einer sich einschiebenden Bebauung. Damit sind wir zur Ausstellung der Städte gekommen, von denen namentlich Barmen mit seinen Verschönerungsanlagen, Chemnitz mit den öffentlichen Gärten, Essen mit seinem Stadtgarten, ferner Zwickau mit seinen Stadtparks genannt sein mögen. Besonders interessant behandelt sind die Promenadenanlagen auf den alten Wällen um Münster herum mit dem stattlichen Schloßvorplatze, in dessen Mittelaxe neuerdings das Kaiser Wilhelm-Denkmal aufgestellt worden ist.

Endlich muß noch ein Blick geworfen werden in das Diorama-Gebäude, in dem historische Gartentypen vorgeführt werden. Den Städtebauer gehen besonders diejenigen Gärten an, in denen die Baukunst und zwar nicht bloß die Kleinarchitektur des Gartens — Terrassen, Hallen u. s. w. —, sondern auch die Beziehungen des Bauwerkes — Palastes, Landhauses — zu den umgebenden Gartenanlagen hervortreten. Es sind dies der assyrische Garten und der arabische Garten von Georg Hacker, der mittelalterliche Garten von Professor Alex Frenz, der italienische Renaissancegarten von Professor Eugen Dücker und Professor Adolf Schill, der flandrische Garten von Eugen Kampf, der perspektivisch leider weniger gelungene französische Garten, der englische Garten von Professor Chr. Kröner und Professor Hugo Mühlig. Aber auch der indische Garten und der in der Gruppierung den deutschen Parkanlagen verwandte japanische Garten bieten neben dem Garten Eden, mit dem die Reihe beginnt, manches Beachtenswerte. Den Fachgenossen möge daher der Besuch der Ausstellung bestens empfohlen sein.

CHRONIK 1904

HANNS ANKER

BERICHTIGUNG. Der Verfasser des Wettbewerbsentwurfs für die Umgestaltung des Theaterplatzes in Dresden mit dem Kennwort „Schinkel" heißt ALFRED REINHOLD SCHMIDT.

ZUM BRANDE VON AALESUND. Auf der langgestreckten schmalen und felszerrissenen norwegischen Halbinsel sind es nicht weniger als zwanzig Städte, die im Laufe des jüngsten halben Jahrhunderts ein Opfer der Flammen geworden sind; elf davon stoßen dicht aneinander — an der Südküste des Landes unweit der Hauptstadt Christiania.

Von diesen zwanzig Städten werden nach einer vergleichenden Statistik der Städtebrände in Norwegen acht mit Bezug auf den verhältnismäßigen Umfang des angerichteten Brandschadens bildlich dargestellt; in der Reihe der Unglücksjahre sind es Drammen 1866, Henrik Ibsens Vaterstadt Skien 1886, das ganz nördlich gelegene Hammerfest 1890, Christiansand 1892, Levanger und Namsos 1897, endlich Larvik 1902, und Aalesund 1904. Die Kreisfläche zeigt die verhältnismäßige Ausdehnung des Brandes. Wie man sieht, ist Aalesund am härtesten betroffen worden, nächst ihm Levanger und Namsos; halb oder mehr als halb zerstört wurden von diesen acht Städten nicht weniger als sechs. Die beigegebenen Münzsäulen zeigen die Höhe des angerichteten Schadens. An der Spitze steht Aalesund; gerechnet sind nur die den Feuerversicherungen zur Last fallenden Verluste, die privaten nicht mit. Ein Teil jener Summen wird wohl außernorwegische und besonders auch deutsche Gesellschaften belastet haben, der größere Teil doch vom Land selbst aufzubringen gewesen sein.

Man wird jetzt in Norwegen wol an eine bessere Bauart der Städte denken und den Holzbau möglichst durch Stein zu ersetzen suchen; hoffentlich wird dies aber nicht zu einer völligen Verwerfung des Holzbaues, sondern nur zu seiner Verbesserung im Sinne einer größeren Feuersicherheit führen, denn der Holzbau trägt nicht allein die Schuld an den furchtbaren Ereignissen, sondern auch die dichtgedrängte Anlage der Städte. Die größeren und älteren Hafenstädte sind schon jetzt möglichst weitläufig gebaut; so die im Lauf ihrer bewegten Geschichte fünfzehnmal ganz oder teilweise niedergebrannte frühere Hauptstadt Drontheim. Wenn

das Brandunglück überwiegend die kleineren und neueren Städte getroffen hat, so liegt dies daran, daß sie des bequemeren Handels wegen am offenen Meer, zwischen Strand und Fels mit nahe aneinander liegenden Straßen erbaut sind. Die Rücksicht auf die leichtere Erwärmung spielt dabei eine Folle, denn trotz des Golfstroms ist der Winter furchtbar kalt; aus dem gleichen Grund wird, abgesehen von den geringeren Kosten, der Holzbau bevorzugt. Steht nun auf eine solche Küstenstadt ein scharfer Sturm, dann kann ein brennendes Haus die Stadt binnen einer halben Stunde in ein Flammenmeer verwandeln.

IN DÜSSELDORF hat sich eine durchgreifende ABÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLANES für das gesamte Gelände zwischen der Himmelgeister Straße, dem Stoffeler Damme und der Fruchtstraße als notwendig erwiesen mit Rücksicht auf das im Bau begriffene Krankenhaus und die an der Werstener Straße geplante Kirche, die nach dem alten Plane im Laufe der Zeit völlig zugebaut worden wäre. Nach dem abgeänderten Plane ist die Kirche auf drei Seiten frei und auf der vierten angebaut. Es ist auf dieser Seite eine schmale Straße vorgesehen, an welcher die Wohnungen der Geistlichen und andere Dienstgebäude errichtet werden sollen. Auf das neue Krankenhaus erschien es angebracht eine große Verkehrsstraße von Oberbilk aus zuzuführen. Sie soll mit Promenaden in wechselnder Breite geschmückt werden, wie solche auch bei verschiedenen anderen Straßen geplant sind. Im übrigen ist beim Entwerfen der Straßenzüge, soweit angängig, immer auf die vorhandenen Wege Rücksicht genommen worden, um Enteignungen möglichst zu vermeiden.

Die Breite der Hauptstraßen wechselt zwischen 20—32 m. Die übrigen Straßen, die einen geringeren Verkehr aufzunehmen haben, sollen eine solche von 15 m erhalten, während für die reinen „Wohnstraßen" eine Breite von 10 m geplant ist. Bei letzteren ist durchweg die Anlage von Vorgärten vorgesehen, die nur auf der Nordseite in Wegfall kommen. A. W.

ZUR ERLANGUNG VON BAUPLÄNEN FÜR DIE STADT BAUTZEN, die den Ansprüchen der Stadt genügen, ohne den eigentlichen Baucharakter der Stadt zu beeinträchtigen, wird vom Stadtrat ein Wettbewerb unter den deutschen Architekten ausgeschrieben. Der Wettbewerb soll sich auf Schauseiten oder auch Teile von solchen erstrecken wie Ladeneinbauten, Erker, Ladenschilder, Essenköpfen usw. Die Frist läuft am 31. Oktober d. J. ab. Zu den Preisrichtern gehören u. a. Geh. Rat Dr. Gurlitt und Prof. Schuhmacher-Dresden. Es sind 3 Preise von 1200, 900 und 600 Mark ausgesetzt.

DIE QUADRATSTADT MANNHEIM. Gegen das Vorurteil, das in dieser schon stehend gewordenen Bezeichnung liegt, und das insofern unbegründet ist, als es sich auch gegen die neueren Stadtteile Mannheims richtet, wendet sich eine ausführliche Zuschrift des Mannheimer Oberbürgermeisters Beck, die dem Verfasser dieses auf seine Anfrage zu teil wurde. Das Schreiben ist in sofern interessant, als es nicht nur die neueren Stadtteile Mannheims gegen den Vorwurf des Eintönigen usw. in Schutz nimmt, sondern auch einige Gründe zu gunsten der alten Quadratanlage ins Treffen führt. „Die Beantwortung Ihrer gefälligen Anfrage könnte ich mir leicht machen", schreibt Herr Oberbürgermeister Beck, „indem ich Sie auf Goethes ‚Hermann und Dorothea' verweisen würde. Die Anlage Alt-Mannheims, welche vielen Leuten so tödlich monoton erscheint, hat Goethes aesthetisches Empfinden in hohem Grade befriedigt, und das mit gutem Grund (die betr. Stelle lautet: „Und das freundliche Mannheim, das gleich und heiter gebaut ist." Der Verf.). Der Erbauer Mannheims hat die Stadt keineswegs aus Erfindungsarmut so strickt geradlinig gebaut, sondern er hat damit neben dem praktischen Gesichtspunkte der Durchlüftung der in der heißen Rheinebene gelegenen Stadt ein feines Verständnis für die Verbindung der Stadt mit der Natur bekundet. Die Straßen sind nämlich so gerichtet, daß im Norden und Osten die Berge des Odenwaldes bezw. der Bergstraße, im Süden die Bäume des Schloßgartens hereinsehen; im Westen gelangt man an den Rhein. Bei winkeliger Bauart der Stadt wäre diese Beziehung zur umgebenden Natur verloren gegangen. Im 19. Jahrhundert ist aber das aesthetische Empfinden bekanntlich stark verkümmert, und die Menschen sehen in dem „quadratischen Mannheim" das Spiegelbild ihrer eigenen Nüchternheit.

Wer aber vom heutigen Mannheim als der „Quadratstadt", dem geradlinigen, monotonen, literierten etc. spricht, der beweist damit nur, daß er das moderne Mannheim nicht kennt. Denn in den Quadraten, d. h. innerhalb der Ringe, wohnen von den 146000 Einwohnern nur 55000, Die Aufgaben der Neuzeit liegen jenseits des Ringes, wo demnach schon jetzt 2/3 aller Mannheimer wohnen. Von diesen Außenstadtteilen sind einige Fabrikviertel, welche wenig Charakteristisches aufweisen, ebensowenig als sie das in Paris oder München oder sonstwo tun. Das „bessere" Wohnviertel dagegen, die sog. östliche Stadterweiterung, ist schon jetzt ein Stadtteil, der sich nach dem Zeugnis aller, die sie gesehen haben, den vornehmsten Schöpfungen des modernen Städtebaues ruhig an die Seite stellen kann. Insonderheit ist der von Bruno Schmitz entworfene Friedrichsplatz mit der Festhalle, wie man schon während der Bebauung erkennt, ein vielleicht ohne Gleichen dastehendes architektonisches Meisterstück. . . . . . So schmerzlich es daher auch sein mag, ein liebgewonnenes Vorurteil fallen zu lassen, die Fabel vom monotonen Mannheim ist nicht zu halten. Die alte Quadratstadt war eine sehr feinsinnige Anlage; daß Mannheim einst darüber hinaus wachsen würde, konnte ihr Erfinder nicht ahnen. Er würde sich wohl damit getröstet haben, daß für die neuen Aufgaben neue Meister erstehen werden, — wie es ja auch gekommen ist." —

Soweit Herr Oberbürgermeister Beck, dessen Ausführungen eine Beachtung wohl verdienen, wenn man sich im übrigen auch kaum seiner hohen Schätzung besonders des Friedrichsplatzes allgemein anschließen wird. Die imposanten, geschlossenen Platzwandungen mit ihren wirkungsvollen Arkaden machen diese Anlage zwar im großen und ganzen zu einem effektvollen Stück, dagegen steht die Stilsprache der an den Platz stoßenden Gebäude doch noch zu sehr im Zeichen der Nachahmung, um als gute, moderne Lösung bestehen zu können.

ENGLISCHE ARBEITERWERKSTÄTTEN, ihre Geschichte und technische Entwicklung, mit Benutzung eines Teiles des vom Regierungs- und Gewerbeschulrat Dr. Ing. Muthesius gesammelten Materials von Regierungsbauführer Walter Schweß in der Zeitschrift für Bauwesen 1904, Heft I bis III. Es werden behandelt die englische Gesetzgebung, die Tätigkeit auf Grund der Wohngesetze, die verschiedenen Arten der Arbeiterwohnungen mit Beispielen, an denen für den Städtebau namentlich die Sanierungspläne einzelner Stadtteile von London (darunter der von C. Sitte in seiner Abhandlung „Enteignungsgesetz und Lageplan" mitgeteilte), Manchester, sowie der Bebauungsplan für das Fabrikdorf Port Sunlight von Interesse sind.

Aus Anlaß der VERLEGUNG DES BAHNHOFES AACHEN-TEMPLERBEND in das Süsterfeld sind Bebauungspläne für den Königshügel und das Gelände des Templerbend-Bahnhofes nebst Sonderplänen für die Fortführung der Promenade vom Ponttor über die Turm- und Junkerstraße bis zum Jakobstor aufgestellt worden. Die Wichtigkeit dieser Pläne für die zweckmäßige Ausnutzung und Aufschließung des Geländes hat die Stadtverordneten-Versammlung veranlaßt, einen besonderen Prüfungsausschuß einzusetzen, der außer dem Stadtbaurate für Tiefbau von Mantigny auch aus dem Stadtbaurate für Hochbau (sehr zu begrüßen!) und dem Stadtgartendirektor Weßberge, dazu Herrn Ober- und Geheimen Baurat Dr. Ing. Stübben und Herrn Professor Pützer-Darmstadt bestehen soll. Es hätte nahe gelegen, dazu in erster Linie den ortsansässigen Geheimen Regierungsrat Professor Dr. Ing. Henrici zu berufen.

Im Anschluß an den neuen Rheinhafen Krefeld-Linn beabsichtigt die Stadtgemeinde KREFELD den Bebauungsplan einer neu zu schaffenden Hafenstadt festzustellen, deren Kern der alte kurkölnische Marktflecken Linn sein soll. Ein interessanter Entwurf ist vom städtischen Bauamt aufgestellt worden. Die Herren Geh. Oberbaurat Prof. K. Hofmann in Darmstadt und Ober- und Geh. Baurat Dr. Ing. J. Stübben in Posen sind von der Stadtverwaltung damit beauftragt worden, diesen Entwurf zu begutachten und soweit nötig abzuändern.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Otto Dorn, Gr.-Lichterfelde - Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth, Berlin W., Markgrafenstrasse 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

Empfehlenswerte Bezugsquellen.

Bauartikel
A. Siebel, Düsseldorf-Rath, s. Ins.

Beleuchtungsartikel
Berliner Bogenlampen - Werkstätten, Berlin C.
Böttcher & Götze, Berlin N.
J. F. Herrmann & Co., Karlshorst-Berlin.

Bücher
(Architektur, Bau- und Ingenieurwissenschaft.)
Ernst Wasmuth, Berlin W. 8.

Cementwaren
Baumhold & Co., Hildesheim.

Clichés
C. Behling, Berlin W. 66, s. Inserat.

Closets
Harry Held, Ludwigshafen.
Franz Otto, Dresden 18.
Forster, Tobias & Co., Berlin SW.
Max Brandenburg, Berlin SO.

Drahtzäune
Ernst Babst, Berlin NO.
C. Klauke, Müncheberg-Berlin.
Reh & Sohn, Britz-Berlin.
O. Wischke, Berlin NO.
C.S.Schmidt, Niederlahnstein a.Rh.

Eiserne Fenster
Joh. Schulze, Berlin NO., s. Ins.
G. Fürstenberg, Berlin N.

Eisenkonstruktionen
Ernst Babst, Berlin NO.
C. Klauke, Müncheberg-Berlin
Oskar Wischke, Berlin-NO.
König, Kücken & Co., Berlin NO.
Richard Berthold, Leipzig-Gohlis.
A. Benver, Berlin NW., s. Inserat.
Hein, Lehmann & Co. A.-G., Reinickendorf-Berlin, s. Inserat.

Gasartikel
A. Benver, Berlin, s. Inserat.

Kanalisationsartikel
A. Benver, Berlin, s. Inserat.

Kochapparate
Hildesheimer Sparherdfabrik A. Senking, Hildesheim.

Kunst- und Bau-Glaserei
Max Markus, Berlin N.
C. J. Schneider & Sohn, Berlin C.

Kunststeine
Heinrich Knab, Steinfels, s. Ins.
P. Arendt, Eberswalde, s. Inserat.

Lastenaufzüge
Gottschalk & Michaelis, Berlin O.
Louis Neubauer, Chemnitz.

Linoleum
Deutsche Linoleumwerke Hansa, Delmhorst, s. Inserat.

Massive Zwischendecken
M. Czarnikow & Co., Berlin W.
Neugebauer & Schybilski, Berlin SW.
Wayss & Freytag, Berlin NW.

Ornamente
Detmolder Stuckfabrik, Albert Lauermann, s. Inserat.

Pumpen
Carl Vogel, Chemnitz.
H. Angers Söhne, Nordhausen.
L. Knoll, Berlin N.

Schieferplatten- und Schieferwaren-Fabrik
J. Heymanns, Köln a. Rh.

Schreibmaschinen
Frister & Rossmann, Berlin SO.

Schreibmaschinen-Utensilien
Carl Schütte, Berlin, Leipzigerstrasse 113 s. Inserat.

Treppen (eiserne)
Eisenwerk Joly, Wittenberg, s. Inserat.
L. Edelmann, Berlin C.
Rob. Behn & Co. G. m. b. H., Schwelm i. W.

Treppen (hölzerne)
L. Geissler, Berlin S.

Treppen (Kunststein)
M. Czarnikow & Co., Berlin C.

Türschlösser
H. Kikow & Co., Berlin SW.
Diehr & Liers, Berlin O. 27.

Wäscherei-Maschinen
Heinrich Timm, Berlin SO., s. Inserat.

Wasserleitungsrohre
A. Benver, Berlin NW., s. Inserat.
Sälz & Co., Frankfurt a. M.

Windturbinen
Deutsche Windturbinenwerke R. Brauns, Dresden.
Max Brandenburg, Berlin SO.
L. Lohde, Berlin SW.
Adolph Pieper, Moers a. Rh.

Preisausschreiben

zur Erlangung eines Bebauungsplanes für einen Teil des Stadtbezirks Potsdam.

Behufs Erlangung eines Bebauungsplanes für den westlichen Teil des Geländes der Brandenburger Vorstadt zu Potsdam wird hiermit ein allgemeiner Wettbewerb ausgeschrieben.

Das **Programm für die Ausarbeitung des Planes mit den Wettbewerbsbedingungen und den zugehörigen Plänen** ist von unserem Stadtbauamt gegen bei unserer Stadt-Haupt-Kasse zu bewirkende Einsendung von sechs Mark, welcher Betrag nach Einreichung eines Entwurfs oder nach Rückgabe der unversehrten Pläne zurückerstattet wird, zu beziehen.

Als Endtermin für die Einlieferung der Arbeiten ist der **15. September 1904** festgesetzt.

Es sind drei Preise, und zwar

ein erster Preis von 1000 Mark,
ein zweiter Preis von 750 Mark und
ein dritter Preis von 500 Mark ausgeworfen.

Potsdam, den 8. Juli 1904.

Magistrat
(gez.) Vorkastner.

Stuccolin-Dekorationen

D. R. P. No. 129440.

Anerkannt vollkommenster Ersatz für den teueren Antragstuck. **1. Decken-Ornamente, 2. Wandvertäfelungen, 3. Rosetten,** durchbrochen, elastisch, leicht an Gewicht, feuer- und bruchsicher in künstlerischer Ausführung. Spezialität: Komplette Decken fertig montiert im Bau.

Detmolder Stuckfabrik Albert Lauermann
Detmold.

Gipsoxylinstuck-Dekorationen
D. R. G.-M. 155948. Engl. Patent 5755.

2300 Modelle, vorherrschend modern. Genres u. Louis XVI. Rosetten, Thüraufsätze, Leisten, Hohlkehlen, Deckenverzierungen. Grösster Stuckversand auf d. Kontinent.

Export nach allen Ländern. Kataloge u. Originalmuster zu Diensten. 230 Arbeiter.

Intern. Ausstellung für mod. dek. Kunst Turin „Diploma di Merito". — Ausführung des Repräsentationssaales des Deutschen Reiches a. d. Weltausstellung St. Louis 1904.

HEIN, LEHMANN & Co. Act.-Ges.
Reinickendorf-Berlin

Brückenbau, Eisenkonstruktionen, Markthallen.

Theater- u. Cirkusbauten.

Viele Anlagen ausgeführt.

Das Kunststeinwerk u. die baukeramische Fabrik von HEINRICH KNAB in Steinfels

(Post-Bahnstation: **Parksteinhütten Bayern**)

empfiehlt als Spezialitäten:

Lithin, farbiges Façadenputzmaterial, seit Jahren bewährt, bei Staatsbehörden wie Privaten gut eingeführt. — **Lithin** ist ein trockener Façadenmörtel, der in die Gruppe hydraulischer Kalksilikate rangiert. Nur mit Wasser angemacht, läßt sich Lithin leicht verarbeiten, haftet sehr gut an der Mauer, erreicht die Härte guter Sandsteine, ist absolut frost- und witterungsbeständig. Infolge seiner ruhigen geschmackvollen unvergänglichen Farbentönungen, lassen sich mit Lithin Façaden ausführen, die hohe architektonische Ansprüche erfüllen.

Cement-Trottoirklinker. Bei absoluter Festigkeit, schönem, reinen Aussehen und nur ganz minimaler Abnutzung, verhütet dieser Stein infolge seiner etwas rauhen Oberfläche das leichte Ausgleiten des Fußes und besitzt somit alle Vorzüge eines praktischen, modernen Trottoirbelages.

Muster und Prospekte mit Referenzen stehen Interessenten gratis zur Verfügung!

Projektierter
Stadt-Platz in Pfersee bei Augsburg.

Baulinienplan für den Vorort Pfersee bei Augsburg.

Architekt: Peter Andreas Hansen, München.

Bebauungsplan für die Gemeinde Pfersee bei Augsburg.

Baulinienplan für den Vorort Pfersee bei Augsburg.

Architekt: Peter Andreas Hansen, München.

Die baugeschichtliche Entwicklung der Stadt Bonn.

V.
Bonn am Ende des 18. Jahrhunderts

STADT BONN

VI.
Bonn im Jahre 1850

VII.
Bonn im Jahre 1875

STADT BONN

VIII.
Bonn im Jahre 1903

Die baugeschichtliche Entwicklung der Stadt Bonn.

BONN

RHENVS FLV.

Der Babst zu Room hatt außgebant
Churfurst Truchsas auß seinem landt
Weil er vom stul zu Room abdrat
Vnd seim Clerick erlaubet hatt

Die Ehe, zu meiden hurerei
Auch stalt jhn yhr gewissen frei
Jn sachen der Religion
Als ein stant Teutscher Nation

Ernestus Hertzog hochgeborn
An sein statt balt war außerkorn
Der Truchsas mit dem schwert ausdrib
Vnd sich Churfurst im Ertstift schrib

Truchsas solchs ein zeit jn sich biß
Doch entlich BON angrieffen liß
Durch Martin schenck der bracht sie balt
Mitt streitbar hant vnder sein gewalt

Anno Dnj 1587.
am 23. Decemb.

Die baugeschichtliche Entwicklung der Stadt Bonn.

Ostseite der Stadt Bonn. Ende des 16. Jahrhunderts (1587).

Die baugeschichtliche Entwicklung der Stadt Bonn.

Westseite der Stadt Bonn. Ende des 17. Jahrhunderts.

Die baugeschichtliche Entwicklung der Stadt Bonn.

Südseite der Stadt Bonn. Zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts.

1. Jahrgang 1904 9. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE – CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

STADTBAUPLAN, ENTEIGNUNG UND UMLEGUNG.

Von DR. ING. J. STÜBBEN, Berlin.

In den Heften 1, 2 und 3 dieser Zeitschrift findet sich ein vom verstorbenen C. Sitte verfaßter Aufsatz mit der Überschrift „Enteignungsgesetz und Lageplan", in welchem der größeren Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse bei Aufstellung von Bebauungsplänen das Wort geredet und ein allgemein gültiges Enteignungsgesetz als für den Städtebau entbehrlich dargestellt wird. Ersteres ist zweifellos richtig, letzteres ein Irrtum.

In den Abbildungen auf Tafel 65 u. 66 sind zwei Beispiele mitgeteilt, welche zeigen, wie der Bebauungsplan durch engeren Anschluß an die Eigentumsgrenzen leichter ausführbar wird und zugleich an Reichhaltigkeit und Eigenartigkeit gewinnen kann. Beide Abänderungsentwürfe wurden vom Unterzeichneten im vorigen Jahre aufgestellt, derjenige für Oberlahnstein im Auftrage der Stadt, der für Ravensburg im Auftrage eines gemeinnützigen Bauvereins. In beiden Fällen sind die Stadtverwaltungen auf die Anregungen eingegangsn.

Sitte hat in dem erwähnten Aufsatze versucht, im gleichen Sinne an ausgeführte Bebauungspläne, die vor etwa 25 Jahren entworfen und in einer Denkschrift des Verbandes D. A. u. I. V. von 1897 als Unterlage für die Besprechung von Umlegungen skizzenhaft vorgeführt sind, vorbildliche Verbesserungsvorschläge zu knüpfen. Auf S. 33 der genannten Denkschrift heißt es: „Mögen auch in den mitgeteilten Beispielen die Fluchtlinienpläne selbst verbesserungsfähig sein, so dürfte aus denselben doch das Wesen und der Nutzen der Umlegung zweifellos hervorgehen". Indem Sitte, obschon unter gewissen Vorbehalten, solche Verbesserungsvorschläge akademischer Art vorlegte, begab er sich in die Gefahr dessen, der an die Lösung einer Stadtbauplanfrage herantritt, ohne die örtlichen Vorbedingungen zu kennen. So ist es erklärlich, daß seine Vorschläge für Hannover und Köln zwar gut gemeint sind, aber von vornherein unausführbar gewesen wären. In Köln unterdrückt er (vergl. Abb. B auf Tafel 1 — siehe Heft 1 — und im Textbilde auf S. 128) die Bismarckstraße, weil ihm nicht gegenwärtig war, daß diese Straße eine von Ursprung an für den Straßenbahnverkehr bestimmte Hauptverbindung von zwei Stadttoren (dem Mastrichter und dem Venloer Tore) nach der nördlichen Hälfte der großen Ringstraße ist. Wären nicht Verkehrsgründe maßgebend, so würde mancher Bebauungsplan ganz anders aussehen. Dabei soll gar nicht geleugnet werden, daß der Unterzeichnete den in Rede stehenden Ausschnitt des Kölner Stadtbauplans heute vermutlich nicht ganz so gestalten würde, wie es vor einem Vierteljahrhundert geschehen ist; denn, so pflegte einer meiner Lehrer drastisch zu sagen, nur ganz alte Esel lernen nichts mehr zu. Aber der Sittesche Verbesserungsvorschlag ist für Ortskundige unannehmbar.

Im allgemeinen aber muß jeder, der auch nur wenige Erfahrungen im Städtebau gesammelt hat, Sittes Mahnung bestätigen, daß noch immer viel zu geometrisch in den

gegenkommend zu sein, da er ja seinen ganzen Besitz verlieren soll. Da nun weder die Stadtgemeinde noch die Gesamtheit der beteiligten Besitzer den Aufschluß des neuen Stadtviertels von der Ablehnung eines einzelnen Eigentümers oder weniger Eigentümer werden abhängig machen wollen, so bleibt eben nichts anderes übrig, als das Recht der Enteignung. Übrigens finden sich einige derartige Neinsager fast regelmäßig. Das Enteignungsrecht für städtische Straßen und Plätze ist deshalb nichts neues; es besteht vielmehr in fast allen Kulturstaaten der Welt, und kein Städtebauer wird im Ernst an seine Abschaffung denken. Auch ist es ein Irrtum, daß die Rechtsgelehrten und sämtliche städtische Grundbesitzer „in geschlossener Reihe" Gegner der Enteignung seien. —

Ebensowenig wird die Umlegung durch den Verbesserungsvorschlag entbehrlich gemacht. Die eingeschlossenen, bisher von einem schmalen Wege unterhalb der Straße e—g zugänglichen Grundstücke können nicht anders bebaubar gemacht werden als dadurch, daß sie durch Umlegung unter Veränderung ihrer Gestalt an eine Straßenfront gelegt werden; auch ihr Zugangsweg kann ohne Umlegung nicht unterdrückt werden. Die langen Grundstücke unterhalb der dazu parallelen Straße a—b haben schmale Fronten (bis 6 m) an der Venloer Straße, eine Tiefe von 208 m! Derartige Grundstücke sind für eine sachgemäße Bebauung ungeeignet. In der Kölner Feldmark gibt es sogar viele Grundstücke von nur 1 m Breite bei bedeutender Länge. Daß auch in dem Oberlahnsteiner Plan (Tafel 65) Umlegungen unentbehrlich sind, obschon die Grenzen und alten Wege nach Möglichkeit berücksichtigt wurden, erkennt man auf den ersten Blick.

Die Umlegung der Grenzen hat den Zweck, aus Landparzellen von ungeeigneter Gestalt oder Lage zweckmäßig geformte und gelegene Baugründe zu machen. Sie wird deshalb in der ganzen Welt gehandhabt. Das Schlimme ist nur, daß bei der Umlegung eines Blocks in der Regel alle oder fast alle im Block beteiligten Besitzer betroffen werden und daß deshalb der Widerspruch eines Einzelnen genügt, um das ganze Umlegungswerk zum Nachteil aller zu vereiteln! Aus diesem Umstande entsprangen die Anregungen des Verbandes D. A. u. I. V. und die Bestrebungen des Oberbürgermeisters Adickes, die Umlegung durch gesetzliche Bestimmungen von dem Belieben jedes Einzelnen unabhängig zu machen. Adickes hat das für Frankfurt a. M. erreicht, und ebenso sind Umlegungsgesetze in Anwendung in Baden und in der Schweiz. Auch in Wien ist die Erteilung der Bauerlaubnis in einem Block abhängig von der vorherigen Abteilung des Grundes in sachgemäße Bauplätze. — Kann man zwar durch innigeren Anschluß des Bebauungsplanes an die Grundstücksgrenzen das Umlegungsbedürfnis einschränken und die Ausführung der Umlegung erleichtern, so läßt sich doch die Umlegung

Entwürfen der Bebauungspläne verfahren wird, und daß durch zu geringe Beachtung der Eigentumsgrenzen einerseits die Eigenart und Schönheit eines Planes oft genug verloren geht und andrerseits seine Ausführung unnötig erschwert wird. Ohne die Verkehrsanforderungen zu vernachlässigen und ohne auf Diagonalstraßen zu verzichten, wo sie nötig sind — und sie sind oft unentbehrlich — soll der Entwerfer durch aufmerksame Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse Nutzen stiften für die Gemeinde wie für die Grundbesitzer.

Wie wenig dadurch Enteignung und Umlegung entbehrlich werden, zeigt der erwähnte Planvorschlag an der Nordseite der Straße a—b selbst. Betrachtet man die Grundstücksreihe, so leuchtet ein, daß der Eigentümer eines jeden dieser Grundstücke die Ausführung der Straße verhindern kann, indem er die Abtretung seines Flächenanteils ablehnt. Einen Vorwand findet er ja leicht. Er braucht nur zu sagen, es sei ein Unrecht, von den Grundstücken nördlich der Straße die Abtretung fast der ganzen Straßenbreite zu verlangen, während die Grundstücke an der Südseite derselben Straße kaum oder gar nicht angeschnitten werden. Wollte man aber, um diesem Einwurf zu entgehen, die Straße so legen, daß die Eigentumsgrenze die Straßenmitte bildet, so würden die Besitzer der Grundstücke südlich der Straße einen Vorwand haben, die Abtretung zu versagen, indem sie geltend machen, daß die ihnen übrig bleibende Grundstückstiefe für einen brauchbaren Bauplatz unzureichend sei. Der Eigentümer des Grundstücks an der Südecke bei b hat die ganze Gesellschaft der hinter ihm liegenden Besitzer „in der Hand", wenn er die Offenlegung der vom Kaiser Wilhelm-Ring kommenden Straße ablehnt! Und endlich der Eigentümer des in die Straße c—d fallenden Grundstücks hat gar keinen Anlaß, ent-

um so weniger vermeiden, je zersplitterter der Grundbesitz ist. Für den Westen des deutschen Vaterlandes wäre deshalb der Erlaß eines preußischen Umlegungsgesetzes, wie die Sozialpolitiker es übereinstimmend fordern, eine wahre Wohltat. Dabei sollte nicht bloß das allgemeine Wohl der Gemeinde, als auch das Interesse der Grundbesitzer leitend sein.

Sitte unterscheidet in seinem Aufsatze nicht die Begriffe: Enteignung, Umlegung, Zonenenteignung. Auf S. 36 (Heft 3) heißt es aber: „Ganz anders verhält es sich . . . . ., wenn große Fragen der öffentlichen Bautätigkeit eine Entscheidung erheischen. Hierher gehört die Sanierung von ganzen Stadtvierteln usw." Daraus ist zu schließen, daß der verehrte Verfasser, obschon das später gewählte Beispiel der Enteignung zugunsten von Bahnhofsanlagen ein ganz anderes Gebiet berührt, ein Freund der Zonenenteignung ist. Er will dieselbe jedoch nur als Ausnahmefall, als Ausnahmegesetz, behandelt wissen. Andere werden eine gesetzliche Ordnung, die ein für alle Mal erlassen ist, vorziehen, wie beispielsweise England, Belgien, Frankreich und Italien sie besitzen und wie sie auch in der Verbands-Denkschrift empfohlen ist. Ob von Fall zu Fall oder ein für alle Mal, das ist indes für den Techniker nebensächlich; Einigkeit herrscht darüber, daß die Zonenenteignung für gewisse große Aufgaben des modernen Städtebaues eine Notwendigkeit ist.

Ja, am Schlusse seines Aufsatzes neigt Sitte sich auch der gewöhnlichen Enteignung zu. Nur macht er den Vorbehalt, daß Gesetze von so einschneidender Wirkung wie die Enteignungsgesetze erst dann in Erwägung gezogen werden sollten, wenn sich feste Grundsätze des Städtebaues bereits theoretisch gebildet und praktisch erprobt haben. Ja, sehen wir uns um in der Geschichte des Städtebaues wie der Baukunst überhaupt, so finden wir, daß jede Zeit für sich beansprucht, die richtigen Grundsätze gebildet und erprobt zu haben. Das gilt für die Antike und das frühe Mittelalter, wie für das spätere Mittelalter, die Barockzeit und das 19. Jahrhundert. Heute sind die Aufgaben andere und ihre Lösung ist eine andere, und auch wir behaupten im Besitze richtiger und erprobter Grundsätze zu sein. Aber „fest" im Sinne von „unabänderlich" oder gar „unfehlbar" gibt es in der Kunst keine Anschauungen oder Grundsätze. Die Entwickelung ist eine stetige und muß es sein. Jede Zeit besitzt das Recht oder nimmt es sich, gerade ihre Auffassungen und Bestrebungen für die richtigen zu halten. Keine Gegenwart läßt sich durch den Hinweis auf eine unabsehbare Zukunft ihr Selbstbestimmungsrecht verkümmern; die Befriedigung der Baubedürfniße einer Stadtbevölkerung läßt sich nicht auf unbestimmte Zeit vertagen. Darum regle der Gesetzgeber, so gut als die Zeit es vermag, die Rechte der Enteignung, der Umlegung und der Zonenenteignung; Aufgabe der Städtebauer ist es, diese Rechte anzuwenden, ebenfalls so gut ihre Zeit es vermag.

Anmerkung des Herausgebers: Da Camillo Sitte sich nicht mehr verteidigen kann, treibt mich die Freundespflicht, den vorstehenden Ausführungen noch einige Worte anzuhängen. Freilich hat Sitte immer nur schlechtweg von der Enteignung gesprochen; er hat wohl aber kaum daran gedacht, die bereits bestehenden Gesetze über die gewöhnliche Enteignung von Straßenland anzugreifen, sondern vielmehr der Entstehung neuer allgemeiner Gesetze über die sogenannte Zonenenteignung vorzubeugen gesucht. Sitte hat das auch die Umlegung städtischer Grundstücke umfassende Sonder-Gesetz für Frankfurt a. M. gekannt und den bei Beratung des Gesetzentwurfes im preußischen Landtage hervorgekehrten politischen Standpunkt, das Recht zu Zonenenteignungen nur von Fall zu Fall zu gewähren, geteilt. Was aber die Umlegung städtischer Grundstücke betrifft, so war dem Verstorbenen gerade angesichts der in Dresden ausgestellt gewesenen Umlegungspläne Frankfurts der Schrecken dermaßen in die Glieder gefahren, daß er glaubte, mit aller Kraft gegen eine so weitgreifende Gesetzgebung Sturm laufen zu müssen. Ein solches Gesetz kann segensreich wirken; es wird aber auch da, wo die Schablone im Bebauungsplane herrscht, wo die schöpferische Kraft zu einer individuellen Behandlung fehlt, böse Folgen zeitigen. Dazu müßte die Städtebaukunst und das Verständnis dafür erst noch weiter ausgebildet werden.

Wie Stübbens Beispiele beweisen, liegt zunächst nur ein allgemeineres Bedürfnis im Westen vielleicht auch in der Mitte Deutschlands vor, wo der Grundbesitz arg zersplittert, in sehr schmale Streifen aufgeteilt ist. Auch in Bayern, wo es übrigens ein Gesetz, die Enteignung von Straßenland betreffend, nicht giebt, ist dies Bedürfnis hervorgetreten. Es fragt sich nur um das Wie seiner Befriedigung und ob dazu namentlich der Weg der lex Adickes beschritten werden muß.

So teilt Dr. M. Brandts, Direktor der rheinischen Provinzial-Feuerversicherungsanstalt im Technischen Gemeindeblatte (Nr. 1, Jahrgang VII) die Veröffentlichung eines vom früheren Präsidenten der Generalkommission zu Düsseldorf, Geheimen Oberregierungsrat Küster, verfaßten Schrift mit, die einen nur in 23 Paragraphen bearbeiteten Gesetzentwurf für die Rheinprovinz, also ein Provinzialgesetz zur Umlegung städtischer Grundstücke mit einigen Plänen von der Generalkommission bewirkter Zusammenlegungen in Neuß, Heddesdorf und Wetzlar bietet. Der Entwurf schließt sich nur mit Abänderungsbestimmungen an die landwirtschaftlichen Verkoppelungsgesetze an und empfiehlt die dazu eingesetzten Generalkommissionen auch zur Durchführung des Verfahrens in den Städten. Zu demselben Schlusse kommt eine zweite Schrift, die von Professor Chr. Nußbaum in der Zeitschrift für Wohnungswesen (No. 13, 1904) besprochen ist. Die Schrift zerfällt in zwei Teile, dessen erster von Stadtrat de Weldige-Cremer verfaßter, die Entwicklung und Bebauung Dortmunds und die Vorteile der Grundstücksumlegung für städtische Straßennetze behandelt, wozu Nußbaum allerdings zu bemerken hat, daß eine geschicktere Anlage der Straßen schon von vornherein mancherlei Schwierigkeiten hätte beseitigen können. Der wichtigere ist der zweite, vom Kgl. Spezialkommissar der Dortmunder Verkopplung, Regierungsassessor Dr. Fahrenhorst bearbeitete Teil: „Die Umlegung städtischer Feldmarken nach Gesetz und Praxis und die Zusammenlegung der Südostfeldmark Dortmunds" mit wenigen Ergänzungsvorschlägen zur Agrargesetzgebung.

Ob allerdings die landwirtschaftlichen Umlegungsbehörden gerade die geeigneten Organe für städtische Grundstücksumlegungen abgeben werden, ist billig zu bezweifeln. Denn der Umlegung muß jedenfalls die Festsetzung der Fluchtlinien vorausgehen, die mehr Geschick

erfordert, als für die Anlagen von Interessentenwegen nötig und in vielen Fällen selbst in Hinsicht auf die landwirtschaftlichen Zwecke bisher gezeigt worden ist. Ernste Beachtung verdienen deshalb auch die Vorschläge, die der Vorstand der Flurbereinigungskommission in München, Oberregierungsrat Josef Windstoßer in seinen Betrachtungen über die rechtliche Regelung von Stadterweiterungen (Blätter für administrative Praxis, Band 53, 1903, C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung in München) gemacht hat.

Nimmt man nun noch hinzu, daß vielfach erst ein unzweckmäßiger Bebauungsplan die Umlegung nach sich gezogen hat und die Umlegung, wo sie unumgänglich war, wohl sich hätte einschränken lassen, wenn nur ein entsprechender Bebauungsplan vorausgegangen wäre, so wird man doch nicht umhin können, den Sitteschen Mahnungen Beachtung zu schenken, wenn auch die beigebrachten Beispiele nicht in allen Einzelheiten beweiskräftig erscheinen.

ARCHITEKT ODER LANDMESSER?

Von ALFRED ABENDROTH, Hannover. (Schluß aus Heft 8).

Zu diesen beiden Punkten sei noch Folgendes angeführt.

Die allmählich eingerissene Gleichgültigkeit gegen die Zuverlässigkeit der Planunterlagen hat auch u. a. zu einem Verwaltungsbrauche geführt, der die Herstellung schlechter Unterlagen geradezu gezüchtet hat. Dadurch, daß immer geringerer Wert auf die Brauchbarkeit der Karten für alle Zwecke gelegt wurde, riß die Gepflogenheit ein, die Pläne immer durch den anfertigen zu lassen, der am billigsten war. Da fanden sich denn gar bald sogenannte „Vermessungsbureaus“, die nicht in den Händen erfahrener und bewährter vereideter Landmesser lagen, sondern deren Inhaber Vermessungsgehülfen waren, alle Arbeiten zu denkbar niedrigen Sätzen übernahmen, weil sie ja aus der Hand in den Mund lebten und Verantwortung nicht zu tragen hatten, und so zu dem unwürdigen Anbietungswesen Anlaß gaben, das auch dieses Fach der Technik mit seiner Schmach behaftet hat. Der billigste bekam die Arbeit, ganz gleich ob sie später brauchbar war oder nicht, denn es genügte, wenn sie schließlich von einem „Landmesser“ unterzeichnet war, und dieser Titel ist ja vogelfrei. Hierzu kam dann noch, daß eben diese Unternehmer auch noch die Entwürfe anfertigten, und was sie verbrachen, wurde natürlich auch wieder dem Stande der Landmesser in die Schuhe geschoben. Erst neuerdings hat sich die Königliche Staatsregierung der Sache angenommen und steht den Gemeinden bei der Beschaffung von neuen Planunterlagen für Bebauungsplan-Zwecke helfend und beratend zur Seite.

Es ist selbstverständlich, daß schlechte, unzureichende und unübersichtliche Planunterlagen ein ganz wesentliches Hindernis sind, gute Entwürfe aufzustellen. Namentlich bei größeren Gebieten tritt dieses scharf hervor. Hunderte von Beispielen lassen sich aus der Praxis von Stadtbauämtern und Privatmännern, die sich mit der Bearbeitung und Durchführung von Bebauungsplänen für Gemeinden beschäftigen, anführen, die den Nachweis geben, daß ursprünglich fein durchdachte und künstlerische Entwürfe durch nachträgliche Verzerrung ganz entstellt und entwertet worden sind, weil ja bei der Durchführung der festgesetzten Pläne der Zwang besteht, das planmäßige Verhältnis der Entwurfslinien zu den Eigentumslinien festzuhalten, und weil dieser Zwang zu Gunsten des Einzelgrundstückes auf den allgemeinen Zusammenhang in künstlerischer Beziehung keine Rücksichten zu nehmen gestattet.

Im Westen der preußischen Monarchie hat die Erfahrung, welche die Gemeinden allenthalben mit dem schlechten Planmaterial bei der Aufstellung von Bebauungsplänen gemacht haben, bereits dazu geführt, daß die Kreisausschüsse auf Kreiskosten besondere, erfahrenen vereideten Landmessern unterstellte, selbständige Kreisvermessungsämter eingerichtet haben, die unter der unmittelbaren Aufsicht der Königlichen Regierung (Abteilung III) die Planunterlagen für die Gemeinden des Kreises herstellen und den Entwurf gemeinsam mit dem Hochbaubeamten des Kreises ausarbeiten. Ich habe diese Einrichtung schon seit Jahren für den ganzen Staat empfohlen, denn sie ist das einzige Mittel, gründliche Abhülfe mit Staatshülfe, aber auf Gemeinde- bezw. Kreiskosten, zu schaffen, und die ersten Anfänge im Westen können als ein wichtiger Fortschritt begrüßt werden.

Hiermit bin ich zu der Mitwirkung des Architekten an den Bebauungsplänen gekommen.

Es ist für mich unstreitig, daß im allgemeinen — von persönlicher Veranlagung des Einzelnen ganz abgesehen — der Architekt ein künstlerisch weit besser und gründlicher geschultes Auge haben muß, als der Landmesser, dessen Beruf in den exakten Wissenschaften und nicht in der phantasiegetragenen freien Kunst wurzelt.

Darum wird der erfahrene Architekt bei der Bearbeitung von Bebauungsplan-Entwürfen, wenn er sich genügend mit der Örtlichkeit vertraut gemacht hat, an schwierigen Straßenkreuzungen, Platzgestaltungen, ja selbst auch an der Führung vereinzelter Straßenzüge in schwierigem Gelände vermöge des geschulten ästhetischen Gefühls im allgemeinen leichter zu gefälligen Lösungen gelangen, als der nicht etwa als Spezialist genügend geübte Landmesser. Namentlich im Entwerfen künstlerisch gedachter Plätze wird der hierin gewandte Architekt in der Regel dem nüchtern veranlagten oder richtiger geschulten Landmesser genau so überlegen sein, wie dem Ingenieur, sofern dieser nicht ebenfalls künstlerisch empfindender Spezialist ist. Bedeutend mehr aber, als gerade der letztere, wird er im Stande sein, namentlich dann in der Ausnützung der Örtlichkeit zu guten Ergebnissen zu gelangen, wenn er mit dem Landmesser Hand in Hand geht, dem ja die Örtlichkeit in Fleisch und Blut übergegangen ist. Und doch gibt es außer einigen Großstädten Süddeutschlands fast keine Stadt, die sich von Amtswegen der Milhülfe des Architekten bei der Aufstellung von Bebauungsplan-Entwürfen bediente, obgleich er die ganze Bebauung der durch den Entwurf geschaffenen Blöcke, Straßen und Plätze herzustellen hat; denn gegen seine Tätigkeit tritt doch jede andere technische in den

Hintergrund. Wer sich bemüht gerecht zu urteilen, muß zugeben, daß namentlich der praktische Architekt, wie ihn die mittleren und großen Städte mit ihrem stetig wachsenden Bedürfnisse nach Nutz- und Luxusbauten erziehen, daß gerade dieser sich im Laufe der Zeit eine erhebliche Geschicklichkeit aneignet, sich bei der Konstruktion seiner Grundrisse der Örtlichkeit anzupassen und nicht diese nach seinem Gutdünken umzuwerfen. Der praktische Miets- und Geschäftshäuser bauende Architekt muß sich ganz nach der Decke strecken, die dem Auftraggeber zur Verfügung steht, und das ist eine Schule, die für die Schärfung des gesunden Menschenverstandes ebenso sehr wie des künstlerischen Geschickes von großer Bedeutung ist. Daher kommt es auch, daß der Architekt, den nicht von vornherein ohne ausreichende praktische Erfahrung zu haben der Künstlerdünkel kitzelt, mit zunehmender Geschäftsgewandtheit den Wert landmesserischer Arbeit und die Bedeutung zuverlässiger Planunterlagen mehr schätzen lernt, als irgend ein anderer Techniker. Vor allen Dingen weiß er die Kenntnis und Beachtung der örtlichen Verhältnisse mindestens ebenso hoch zu bewerten, wie das Entwerfen am grünen Tische. Und das bedeutet für die Sache viel.

Ich bin nun im Laufe der Jahre zu der Überzeugung gelangt, daß die Aufstellung von umfassenden Bebauungsplänen am besten in folgender Weise geschieht:

1. Das zur Verfügung stehende Planmaterial wird zunächst durch einen staatlich geprüften und vereideten Landmesser bezw. in den schon genannten Kreisvermessungsämtern auf das sorgfältigste bezüglich seiner Brauchbarkeit für die Aufstellung und Durchführung eines Bebauungsplan-Entwurfes untersucht und mit der Örtlichkeit, dem Kataster und Grundbuche in Übereinstimmung gebracht.
2. Nachdem völlig einwandsfreie Unterlagen von durchaus sachverständiger und verantwortlicher Hand hergestellt sind, wird aus den Einzelblättern, wo solche vorhanden, ein Übersichtsplan nicht zu kleinen Maßstabes zusammengestellt und mit eingehenden Höhenangaben, bei auch nur wenig unregelmäßigem Gelände auch mit genauen Höhenschichtenlinien nach örtlicher Aufnahme und nach örtlichen Handzeichnungen der Oberflächengestaltung, hergestellt, in dem alle öffentlichen und bemerkenswerten Gebäude, sowie Denkmäler, Brunnen, Baumgruppen, auffällige Geländeerscheinungen und dergleichen besonders hervorgehoben werden. Dieser Plan wird durch ein gutes Umdruckverfahren (Photozinkographie) vervielfältigt und, wo besonders bemerkenswerte Bauten und Geländeverhältnisse vorhanden sind, unter Umständen noch durch Photographien ergänzt.
3. Es werden nun von Sachverständigen, die mit genauer Ortskenntnis ausgerüstet sind, unter allen Umständen aber von dem vereideten Landmesser, der die Planunterlagen hergestellt hat, und von einem erfahrenen Architekten in der Verwaltung oder in der Gemeindevertretung Vorschläge zu dem Entwurfe in Gestalt von Skizzen gemacht, die gemeinsam besprochen, und nachdem infolge geschehener Einigung ein einheitlicher Vorschlag zustande gekommen ist, mit einer besonderen Kommission in der Örtlichkeit Straße für Straße und Platz für Platz unter jedesmaligem genauen Hinweis auf die etwaige künftige Gestaltung durchgegangen werden.

   Dabei kommen erfahrungsmäßig seitens der Kommissionsmitglieder und mitunter auch schon seitens der Anlieger manche brauchbaren Vorschläge wegen Anpassung an die örtlichen Verhältnisse zum Vorschein, die weiteres Material für den endgültigen Entwurf liefern.
4. Wenn sich die Kommission mit den Sachverständigen über den endgültig vorzulegenden Entwurf schlüssig geworden ist, so kann auch die endgültige Bearbeitung geschehen, die dann am besten zustande kommen wird, wenn Architekt und Landmesser zusammen an der Hand ihrer Notizen die Bleizeichnung bearbeiten und hernach die Arbeit so einteilen, daß der Landmesser die Ausziehung des eigentlichen Entwurfes und der Architekt die schaubildlich ins Einzelne gehende Zeichnung und Grundrißanfertigung der Plätze, Straßenmündungen usw. übernimmt.

   Diese Unterlagen werden von beiden Schverständigen unterzeichnet, mit einem gemeinsamen Erläuterungsberichte versehen und sind nun der endgültige Entwurf, über den sich die Gemeindeverwaltung nach den Vorschlägen der Kommission schlüssig zu werden hat.

   In größeren Städten wird es sich empfehlen, um unnötige Arbeiten zu vermeiden, schon die Bleizeichnung zur Besprechung im Magistrate gelangen zu lassen oder eine Umdruckskizze. Erst wenn diese beschlossen ist, kann der endgültige Entwurf ausgearbeitet werden.
5. Nach dem behördlich genehmigten und zur erstmaligen Auslegung gelangten allgemeinen Entwurfe erfolgt schließlich unter tunlicher Berücksichtigung der gemachten Einwendungen die landmesserische Absteckung im Felde, die Vermarkung und Aufmessung der Fluchtlinien und die Anfertigung der ausführlichen Pläne, welche dann nur noch eine rein geometrische Sache ist und höchstens in zweifelhaften Punkten bei unvermeidlichen Eckverbrechungen, Fluchtversetzungen u. dgl. der Mitwirkung des Architekten bedarf.

   Auch die ausführlichen Pläne werden von beiden Sachverständigen unterzeichnet werden müssen.

Die eben beschriebene Arbeitsteilung, die an sich so einfach und selbstverständlich ist, wie kaum eine zweite, wird doch selten angewandt. Der Landmesser kümmert sich um den Architekten nicht, weil die schlechten Preise ihn dazu drängen, so schnell wie möglich fertig zu werden und er dieses nur vermag, wenn die Erledigung ohne viel Dazwischenreden glatt vor sich geht, und der Architekt, wo er mit der Aufstellung betraut wird, läßt den Landmesser links liegen, weil er ohne ihn fertig zu werden glaubt und mit Bezug auf den famosen § 2 der ministeriellen Vorschriften — ich rede hier nur von Preußen — und den noch famoseren § 13, nach welchem alles gestattet ist, lieber schlechte Unterlagen benutzt, als sich „dreinreden“ läßt.

Diese Handhabung wird zuversichtlich von allen einsichtsvollen Sachverständigen beider Seiten als ein schwerer Schaden für das Zustandekommen wirklich guter Entwürfe beklagt.

Einer sollte hier den anderen zu seinem Rechte kommen lassen und ihm dazu redliche Hülfe leisten. Der Architekt sollte unter allen Umständen ausnahmslos nur durchaus zuverlässige Planunterlagen benutzen und den Rat des erfahrenen Landmessers nicht verachten und der Landmesser sollte, wenn ihm auf diese Weise mehr Achtung und Verdienst gezollt wird, gern den künstlerischen Beirat des Architekten zum Vorteile der Sache in Anspruch nehmen. Beide werden dann nach bestem Wollen und Können an dem Zustandekommen etwas wirklich Guten mitwirken.

Früher haben wohl auch bei unerfahrenen Männern des Faches gesellschaftliche Bedenken zu einer abweisenden Haltung Anlaß gegeben. Seitdem aber selbst die preußischen technischen Hochschulen nach dem Vorgange der außerpreußischen eine Diplomprüfung mit der Vermessungskunde als Hauptfach eingeführt und sie also als eine ebenbürtige Wissenschaft gegenüber den anderen technischen Fächern anerkannt haben, werden wohl diese Bedenken verschwinden.

Ich will nun noch kurz ausführen, wie es nach meinem Dafürhalten möglich sein wird, nach und nach für das flache Land, d. h. die kleinen und mittleren Ortschaften, von Amts wegen auf ein gemeinsames Vorgehen von Architekt und Landmesser hinzuwirken. Denn wer einen Schaden kritisiert, muß auch positive Vorschläge zu seiner Beseitigung und dauernden Verhütung machen.

Die Bebauungsplan-Festsetzung liegt in Preußen den Selbstverwaltungen ob, d. h. der Instanzenweg ist: Gemeinde, Kreisausschuß, Bezirksausschuß und Provinz bezw. Oberverwaltungsgericht. Die Königlichen Behörden als solche haben mit der Festsetzung nichts zu tun, woraus es sich vielleicht herschreiben mag, daß sich gerade auf diesem Gebiete so viele Mißstände gezeigt haben. Wenn nun diese Mißstände, namentlich soweit sie sich auf die Herstellung der Entwürfe und insbesondere der zu ihnen zu verwendenden Unterlagen beziehen, aus der Welt geschafft werden sollen, kann dieses nur geschehen, wenn die Selbstverwaltungsorgane von der höchsten Stelle her zu einem einheitlich geregelten Vorgehen veranlaßt werden.

Zunächst müßten die Regierungen und durch diese wieder die Landräte und Stadtverwaltungen für die Sache mehr interessiert werden, als bisher. Da die Landräte immer Vorsitzende der Kreisausschüsse sind, so haben sie es vor allen anderen höheren Beamten in der Hand, bessere Zustände zu schaffen. Das preußische Finanzministerium hat schon vor einigen Jahren eine Verfügung erlassen, durch welche die Regierungen und nach diesen die Landräte angehalten wurden, auf die Gemeinden in der Weise hinzuwirken, daß sie sich vor der Inangriffnahme neuer Bebauungspläne zunächst wegen der zu beschaffenden Planunterlagen durch das Landratsamt an die Regierung (Abteilung III) wenden. Das ist auch geschehen und hat, wie bereits mitgeteilt, im Industriebezirke des Westens zu der Einrichtung besonderer Kreisvermessungsämter geführt, die allein für die Beschaffung guter Planunterlagen zu sorgen haben. Diese Einrichtung könnte überall dort Platz greifen, wo in den Ortschaften eine besonders lebhafte Entwicklung beobachtet wird, also in allen Industrievierteln und in allen Kreisen, welche die Vororte großer Städte enthalten, also namentlich auch in den Kreisen der Mittelmark. Man hat diesen Ämtern von vornherein eine selbständige Stellung eingeräumt, ähnlich wie den königlichen Katasterämtern.

Wie nun der Katasterkontrolleur stets Hand in Hand geht mit dem Landratsamte bei seinen umfangreichen und wichtigen Steuerveranlagungs-Geschäften und gerade wegen der zunehmenden Bedeutung der letzteren meistens froh ist, wenn er seine vermessungstechnischen Obliegenheiten an zuverlässige gewerbetreibende Landmesser oder an Stadt- und Kreisvermessungsämter abwälzen kann, so werden die letzteren, wo sie erst zur Einführung gelangt und mit den umfangreichen Geschäften ihres Bereiches belastet sind, gern die eigentlichen Entwürfe den Hochbaubeamten der Kreise überlassen, denn sie werden soviel zu tun haben und derartig mit technischen Arbeiten überladen sein, daß sie gar keine Zeit haben, sich mit künstlerischen Aufgaben eingehender zu beschäftigen. Und der Hochbaubeamte wird dann alle Entwürfe durch seine Hände gehen sehen, überall im Kreise über den Stand der Bebauungspläne unterrichtet sein und vor allen Dingen den Wert einheitlich bearbeiteter und zuverlässiger Unterlagen und die genaue Ortskenntnis des Landmessers schätzen lernen. Daß eine derartige Einrichtung sich außerdem auch in bezug auf den Geldpunkt lohnt, kann leicht bewiesen werden; ich will aber an dieser Stelle davon absehen, weil ich den Nachweis schon an anderer Stelle zur Genüge oft geführt habe.

Zum Schlusse möchte ich meine Darlegungen nochmals kurz zusammenfassen:

Die sogenannte Plangeometrie ist keinem einzelnen Stande unter den Berufstechnikern zum Vorwurfe zu machen, sondern durch das Platzgreifen des Theoretisierens am grünen Tische, durch die Vernachlässigung der Örtlichkeit und durch schlechte Planunterlagen in die Bebauungspläne hineingebracht worden.

Sie kann beseitigt werden, wenn mehr praktisch-künstlerische Momente beachtet werden und wenn auf eine genaue Übereinstimmung der für den Entwurf zu benutzenden Pläne mit der Örtlichkeit, dem Kataster und Grundbuche und auf eine eingehende Topographie Wert gelegt wird.

Dieses beides ist nur dann, dann aber mit Leichtigkeit, zu erreichen, wenn Architekt und vereideter Landmesser Hand in Hand gehen und jedem von beiden eine selbständige Mitwirkung an den Bebauungsplänen nach Maßgabe seiner technischen Befähigung und seiner Ortskenntnis gewährleistet wird.

Von den Organen der Selbstverwaltung ist ein solcher Zustand anzustreben.

FLUCHTLINIENPLAN FÜR DAS BAHNHOFS-GELÄNDE IN WIESBADEN.

Von BORNHOFEN, Wiesbaden.

Die eben in vollem Gange befindlichen Arbeiten für den Bahnhofs-Neubau in Wiesbaden, durch den die getrennt liegenden drei Empfangsgebäude (der Rhein-, der Taunus- und der Hess. Ludwigsbahnhof) vereinigt werden sollen, lassen die Vollendung der umfangreichen Anlage bestimmt Ende 1907 erwarten.

Durch die Verschiebung um etwa 800 m südlich von den jetzigen Bahnhöfen wird eine Fläche von rund 10,5 ha Bauland, von welchem dem Eisenbahnfiskus 7,3 und der Stadtgemeinde 3,2 ha gehört, demnächst zur Bebauung bereit gestellt.

Der Fluchtlinienplan für dieses freiwerdende Gelände ist kürzlich endgültig festgesetzt worden; er ist das Ergebnis langdauernder und schwieriger Verhandlungen mit der Eisenbahnverwaltung. Die Tafel 67 gibt den Straßenentwurf zur Veranschaulichung wieder.

Für die Bearbeitung des Planes und dessen Beurteilung mögen die nachstehenden leitenden Gesichtspunkte und Erläuterungen genannt werden.

1. Die Lage und Gestaltung des neuen Empfangsgebäudes war für die ganze Straßenanlage bestimmend. Der Schwerpunkt bei der Grundrißanordnung liegt in dem östlichen Teil des Empfangsgebäudes, wo die große Haupthalle mit den Ein- und Ausgängen und den Billetschaltern, sowie die Räume für die Gepäckabfertigung usw. sich befinden. Hier ließ es auch der Architekt nicht an Mitteln fehlen, um durch wuchtige Massenentwicklung eine monumentale Wirkung zu erzielen; ein über 40 m hoher Uhrturm flankiert die Nordostecke des Gebäudes.

An dieser Stelle wird der große Bahnhofsverkehr zusammenfluten, hier vereinigen sich mehrere Linien der Straßenbahn, hier streben Droschken und Wagen für Personen und Gepäck, leer und beladen, hinüber und herüber. Zur Aufnahme und gefahrlosen Bewältigung dieses Verkehres war ein großer Bahnhofs-Vorplatz notwendig. Seine stattlichen Ausmaße von 165 m Länge und durchschnittlich 90 m Breite geben Gewähr für eine die Fahrrichtung regelnde und den Verkehr sichernde Anordnung getrennter Fahr- und Gehbahnen, auch noch Raum für Zieranlagen und vom Verkehr unberührte Flächen, auf welchen die schöne Badestadt ihre Gäste empfangen kann.

Wohl münden in den Platz von Norden und Osten kommend drei sehr breite Straßen ein; es könnte das Verhältnis der Länge der geschlossenen Platzwand zur Straßenöffnung tadelnswert und den Charakter des Platzes störend oder gar vernichtend genannt werden, doch konnte die Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse eine andere Lösung nicht zulassen. Zur schärferen Hervorhebung der Platzform dient der einspringende Winkel an dem nordöstlichen für geschlossene Bauweise bestimmten Block gegenüber dem Empfangsgebäude, zur Geschlossenheit des Platzes nach Süden wurde ein Baublock eingefügt, der leider nicht in größeren Abmessungen angelegt werden kann. Erhält die breite Öffnung der Kaiserstraße in der Mittelallee einen Abschluß durch Platanenbäume, deren rascher und kräftiger Wuchs hierfür Gewähr bietet, wird unter der Hand eines verständnisreichen Architekten bei der Öffnung der Nikolasstraße zwischen den daselbst liegenden städtischen Baustellen eine Platzwand durch einen Torbogen geschaffen, so dürfte alles geschehen sein, was man von diesem Platze in verkehrstechnischer und ästhetischer Hinsicht zu fordern in der Lage ist.

2. Die verlängerte Wilhelmstraße — Kaiserstraße erhält die Richtung nach dem genannten östlichen Teile des Empfangsgebäudes, doch ist ihre Führung so zu suchen, daß es möglich wird, die Kanalanlagen, welche hier infolge der Salzbach-Talöffnung und der einzigen Vorflut des Wiesbadener Kessels ganz besonders wichtig und umfangreich werden, schon zu einer Zeit einzubauen, wo die alten Bahnhöfe noch im Betriebe sind und ohne daß hierdurch langdauernde Betriebsstörungen und Verkehrsbelästigungen verursacht werden. Die Kaiserstraße gilt als die Hauptstraße von und nach dem Bahnhofe. Von der Rheinstraße aus führt sie in der Verlängerung der Wilhelmstraße und dann in schlankem Bogen sich mehr nach Westen wendend, auf die Ostecke des Kaiserplatzes und die erwähnte turmgekrönte Haupthalle des Bahnhofes zu. Jede Biegung der neuen Straße wird neue Bilder bringen, mag man von der Stadt nach dem Bahnhofe sich bewegen, der mit seinem überragenden Turm schon auf eine Entfernung von etwa 400 m sichtbar sein und der Straße einen prächtigen und wirkungsvollen Abschluß bringen wird, oder mag man vom Bahnhofe kommen, wo die hübsche Mittelallee, die an der äußeren (Ost-)Seite für zwei Baublöcke angeordnete offene Bauweise mit ihren 10 m breiten Vorgärten und weiterhin der Blick in die Wilhelmstraße und auf das im Hintergrunde auftauchende Landhausviertel der Geisberghöhe in dem Beschauer sofort den Eindruck der „Gartenstadt" hervorrufen wird. Eine Breite von 50 m in der Nähe des Bahnhofes und 43 m im weiteren Verlauf der Straße gestattet die Anordnung entsprechend breit bemessener Fahr- und Gehbahnen. Ein Schmuckplatz, auf dem das neu zu erbauende Museum einen vornehmen, gegen den Straßenverkehr zurückgesetzten Platz finden wird, vermittelt den Übergang von der Kaiserstraße zur jetzigen Wilhelmstraße und bildet einen wohltuenden Ruhepunkt in dem sonst wol zu lang gestreckten Straßenzuge.

3. Während die Kaiserstraße nach dem Stadtteile führt, der in der Hauptsache dem Kur- und Fremdenbetriebe vorbehalten ist, demgemäß auch in erster Linie den aus dem östlichen Bahnhofsflügel sich ergießenden Menschenstrom aufnehmen wird, führt die Nikolasstraße mehr nach dem Zentrum der Stadt, dem „geschäftlichen" Wiesbaden. Auf ihr wird sich demzufolge auch besonders der Gepäck-, Eilgut- und Postverkehr abspielen, umsomehr, als in den an den westlichen Bahnhofsflügel sich anlehnenden Gebäuden, Post, Zollamt, Eilgüterboden und dergleichen untergebracht sind. Infolgedessen war es nötig, die Nikolasstraße in gradliniger Verlängerung des bestehenden Teiles

jedoch in größerer Breite auf die westliche Seite des Kaiser-Platzes fortzuführen. Der bebaute nördliche Teil der Straße hat eine Breite von 18 m, hierzu kommen beiderseits 9 m breite Vorgärten, so daß die Entfernung zwischen den Gebäuden 36 m beträgt. Diese Breite ist für den unbebauten südlichen Teil bis zur Prinz-Eitel-Fritzstraße vorgesehen, es bilden die Baufluchtlinien zugleich auch die Straßenfluchtlinien. Bei der kleinen Teilstrecke von da bis zum Bahnhofsvorplatze verringert sich die Breite auf 28 m.

Die Beseitigung der Vorgärten in dem nördlichen Teil ist eine Frage der Zeit, sie wird kommen und zwar auf Antrag der Hausbesitzer, sobald der Bahnhofsverkehr zur Errichtung von Läden und Geschäftsräumen drängt, für welche die Vorgärten entbehrlich und hinderlich sind.

4. An dem schon vor vielen Jahren festgesetzten Ringe, der mittelst einer Brücke den alten Bahnkörper überschreiten sollte, kann bezüglich seiner Lage nichts mehr geändert werden. Die großen bereits früher eingebauten Kanalanlagen, auch die kurze Entfernung zwischen der Biebricher und der Mainzer Straße lassen eine Richtungsänderung nicht zu. Die Straßenbreite ist bei 43 m so bemessen, daß auch hier die Herstellung einer breiten Mittelpromenade möglich ist. Eine besonders vorteilhafte und hübsche Wirkung dieser Straße darf man sich von ihrem konkaven Gefälle versprechen.

5. Wenn heute schon trotz der bestehenden Dreiteilung der Verkehr bei den alten Bahnhöfen mitunter einen geradezu beängstigenden Umfang annimmt, so wird das in Zukunft nach der Zentralisation und vielleicht auch infolge des Umstandes, daß dann der gesamte rechtsrheinische Personenverkehr Köln—Frankfurt a. M. über Wiesbaden geleitet wird, noch mehr der Fall sein. Der Platz vor dem Empfangsgebäude und die Breiten der genannten Zufahrtstraßen sind, wie erwähnt, deshalb so reichlich bemessen, daß eine glatte und gefahrlose Abwicklung des Verkehrs zu erwarten ist. Nichts destoweniger erschien es notwendig, eine weitere Belastung des Bahnhofsplatzes durch den städtischen Durchgangs-Straßenverkehr, wie ihn die räumliche Ausdehnung der Stadt im Südosten und Südwesten bringen wird, insbesondere alle Fuhrwerke, welche an dem Bahnhof nichts zu tun haben, nach Möglichkeit fern zu halten. Es geschah das durch die Einlegung sogenannter Diagonalstraßen, welche den Verkehr mit Umgehung des Bahnhofsplatzes von einem Stadtteil zum anderen leiten sollen.

Es ist das zunächst die Prinz-Eitel-Fritzstraße und in deren Zuge weiter die Kronprinzenstraße, die den aus Südwest-Wiesbaden bezw. von Biebrich und dem Rhein über die Biebricher oder die sogenannte Eisenbahnrandstraße kommenden Verkehr aufnehmen und nach den östlichen und nordöstlichen Stadtteilen führen wird. In Verbindung mit der Rheinbahnstraße könnte sie die Poststraße genannt werden, da sie die unmittelbare Verbindung zwischen dem Hauptpostamt und dem Bahnhofspostamt geworden ist. Für die aus der Stadt kommenden Fuhrwerke wird die Prinz-Eitel-Fritzstraße als eine Ablenk- und Abkürzstraße durch die unterschiedliche Breite der Nikolasstraße schon äußerlich gut und scharf bezeichnet. Die Prinz-Heinrichstraße vermittelt den Verkehr zwischen dem südöstlichen Stadtteil und dem Stadtinnern, namentlich wird der Wagenverkehr aus Mainz und den von der Mainzer Landstraße belegenen industriellen Anlagen die Stadt erreichen, ohne den Bahnhofsplatz überschreiten zu müssen.

6. Kleinere Plätze oder platzartige Erweiterungen bei Straßen-Einmündungen im Zuge der Kaiser- und Nikolasstraße sind bei der Prinz-Heinrich- und Kronprinzenstraße erwünscht; sie können Verwendung finden zur Anlage eines Aborthäuschens oder eines Verkaufhäuschens für Zeitungen, Zigarren, Wasser, Blumen usw.

7. Die übrigen Straßen dienen in der Hauptsache der Aufteilung der Baublöcke, und sind dementsprechend schmäler gehalten, 18 m, 16 m und 13,50 m.

Die Gefällverhältnisse der Straßen sind gering und als sehr gute zu bezeichnen; die beim Ausbau der Straßen sich ergebenden Bodenauffüllungen bis zu 1,80 m sind nicht übermäßige und bei dem herrschenden Mangel an Abladestellen erwünscht.

Neben allem Bedacht auf die für Verkehr und Anbau praktische Lage der Straßen und ihre Verbindungen mit denjenigen der angrenzenden älteren Stadtteile, war die Vermeidung der nüchternen Regelmäßigkeit zu erstreben, ohne der willkürlichen nicht begründeten Regellosigkeit anheimzufallen.

Anmerkung: Die Schriftleitung nimmt gern die Gelegenheit wahr, der Meinung entgegenzutreten, als ob die Bestrebungen der Zeitschrift, wie mehrfachen Äußerungen zufolge angenommen zu werden scheint, sich gegen den Landmesser als Stand richten sollen. Bekämpft wird nur die Straßengeometrie, die allerdings vielfach von Landmessern getrieben wird, doch nicht allein von diesen und oft genug auch nur unter dem mächtigeren Einflusse der Ingenieurtechnik. Der Bearbeiter des hier veröffentlichten Bebauungsplanes steht auf dem von der Zeitschrift vertretenen Standpunkte, wenn es ihm auch beim Entwurfe seines Planes nicht möglich gewesen zu sein scheint, ein Zuviel an Quer- und Schrägstraßen zu vermeiden.

SCHÖNE BRUNNEN.

Von JOSEPH AUG. LUX, Wien-Döbling.

Kein Platz ist einsam, wo ein Brunnen rauscht. Die Landschaft wird lebendig, wenn ein Wässerlein plaudert und die Wanderung kurzweilig. Auch in der Stadt ist das Wasser belebendes Element. Hier hat sich die Kunst seiner bemächtigt, um die Wirkungskraft zu steigern. Brunnen sind fast die einzigen architektonischen Denkmäler, welche die Städte einst besaßen. Das haben die alten Städtebauer gut verstanden. Brunnen, die man in alten Städten oder Stadtteilen erblickt, sind ein Labsal nicht nur für den Durstigen. Die rhythmische Eintönigkeit des strömenden Wassers gleicht die unharmonischen Straßengeräusche aus. Sie webt ein feines gleichmaschiges Tonnetz durch

den zerstückten und abgerissenen Lärm, bindet und verebnet, nimmt seine Härten und trägt ihn im ruhigen Flusse, gebändigt und besänftigt fort. Und sinkt die Stille der Nacht auf den Stadtplatz herab, dann tönt sie wie sanfte, einlullende Musik. Der Stille nimmt sie das Bange, Atembeklemmende — die Erstorbenheit. Urweltslieder sind es, die jedem Röhrbrunnen entsteigen, ein Rauschen, das schon im Anfange der Welt dasselbe war. Eine Welt Homerischer Stimmungen erwacht, Böcklinsche Bilder, wenn man will, inmitten kleinstädtischer Philisterei. Die Stimme des Meeres, der großen Mutter, lebt in dem kleinen Wasserstrahl, tönt nach, ein fernes Echo. Des Meeres, das nach Thales von Milet, dem Anherrn unserer Philosophie, der Urgrund aller Dinge war. Der Mensch schaut darin sein eigenes Symbol. Beide sind verschwiegenes Nebelheim. Man kennt nicht die verborgenen Wunder des allumfließenden Wassers, kein Blick durchdringt die Tiefen der Seele, so streng und tief hüten beide ihre Geheimnisse. Ein Abgrund sind sie, oft ein grauenvoller Abgrund. Jeder Brunnen umschließt ein solches Symbol. Und aus der Tiefe des rauschenden Brunnens steigen alle rätselhaften, wundersamen Gestalten, mit denen die wunderschaffende Phantasie das Wasser belebt hat, empor, und sind Stein geworden, oberhalb des Brunnenrandes. Edle Plastik.

Und wie das Gras zwischen den Steinstufen sprießte, blühte unvermerkt und ungerufen das Volkslied hervor: „Am Brunnen vor dem Tore . . . .“, da war einst der gesellige Sammelpunkt der Stadt und unter dem Rauschen des Wassers ward der Klatsch gepflegt. Und die Kinder der Dienstbarkeit kamen mit Kannen und Krügen und in das Plätschern mischte sich lautes Gelächter. Aber wenn es still ward und einsam, schlich oft ein Gretchen, mühselig und beladen, und jammerte vor dem Brunnen: „Wie konnt ich sonst so tapfer schmälen . . . .“ Und manche Klage verrinnt im Rauschen, und manche Träne rollt ins Becken, ein Tropfen unter Millionen von anderen, nur ein wenig salziger als die Brüder, und steigt zum Himmel empor als lichte Wolke und sinkt nieder in den Schoß des Meeres, wo sie mit unzählbaren anderen Tropfen in unendlicher Klage aufrauscht, scheu und wild, als ob alle Tränen der Welt da gesammelt wären und alles Weh zusammenklänge. O Mensch! Alle Brunnen sind davon voll, und aus der Tiefe tönt es wie eine versunkene Glocke. Wie das Wasser zieht! Neigt man sich über den Rand, um die heißen Lippen zu netzen, erschaut man sein eigenes Bild. In allen Dingen erkennen wir gerne unsere Züge. So zu sehen ist eben Menschenart. Alle Kunst wurzelt darin. Vermenschlichen will sie die außermenschliche Natur, das ist ihr Sinn. Am Brunnen wird es besonders offenbar. Ein Naturelement hat sie zu fassen, und was hat sie da nicht alles getan! Geht man durch irgend eine alte Stadt oder einen alten Stadtteil, so steht man oftmals still, im Bann eines solch edlen Gebildes. Die neuen Stadtteile entbehren eines derartigen Schmuckes. Das wäre den Stadtvätern zu sagen und alle schönen Möglichkeiten wären ihnen ans Herz zu rücken, die sich bei Betrachtung der Sache erschließen. Ist diese Sache bloßer Schmuck? Ei, da wäre wegen des Aufwandes manches Bedenken zu erheben. In der Tat ist sie zugleich eine hygienische Notwendigkeit, die nur deshalb nicht erörtert wird, weil sie ohnehin gern eingesehen wird. Wir haben also das Glück, die Angelegenheit rein künstlerisch betrachten zu dürfen. Steht der Künstler vor der Aufgabe, so erschließen sich ihm tausend verlockende Wege. Alle Geister haben ihm vorgeleuchtet, alle Kulturen bis ins Altertum hinein. Unerschöpflich sind die Gestaltungsmöglichkeiten, die das strömende, rinnende, spritzende oder ruhende Wasser darbietet. Die Phantasie aller Völker und aller Zeiten hat dem Meißel des Bildners vorgearbeitet und eine Märchenpracht erschlossen, vor der die schönheitsuchende Seele erschauern muß. Aber alle Wege, die in die Schatzkammer der Überlieferung führen, sind schon begangen worden. Viele dieser Wege sind sogar schon unzählige Male begangen worden und werden es immer wieder. Fast überall arbeitete der Meißel dem Liede nach, folgte die plastische Verkörperung dem rein dichterischen Gebilde. Der suchende Künstler mag die Argonautenfahrt versuchen, er mag die Griechenmeere durchqueren und alle mythologischen Bewohner der Gewässer bis zur fernsten Quellennymphe im Hirtenreiche Arkadiens aufsuchen und sich ihre Legenden erzählen lassen. Er mag sich aus der Heiterkeit des griechischen Götterhimmels in das Niflheim der Nibelungen begeben, oder, wenn es ihn gelüstet, den Ritt ins alte romantische Land unternehmen, den deutschen Zauberwald erforschen, und bei den Undinen und anderen Kindern des feuchten Elements sein Glück versuchen. Aber er glaube nicht, daß er der Erste sei. Und wäre es der seltsamste und köstlichste Stoff — in irgend einer Stadt steht ein Brunnen, wo er sicherlich verwendet ist. Aber was liegt daran? Der selbständige Künstler wird jeden Stoff neu und interessant gestalten, denn schließlich ist in der bildenden Kunst die Form das Entscheidende. Könnte es nicht der Fall sein, daß unter den Plastikern einer kommt, der mit einem Naturgefühl begabt wie Böcklin, oder Segantini, eine Homerische Stimmung hinzaubert, mitten in den Alltag, ursprünglich und neuartig und dennoch nicht über den bekannten Vorstellungskreis hinausgehend? Es könnte ganz gut möglich sein, meine ich. Jede Stadt könnte einen Nibelungenbrunnen haben, und er könnte in jeder Stadt merkwürdig und anziehend sein. In allen Fällen aber würde sehr viel darauf ankommen, daß das Wasser selbst in den Dienst der plastischen Idee gestellt, seiner Natur gemäß behandelt werde, was die Barockkünstler so vortrefflich verstanden haben, von denen die historischen Gärten manches gelungene Werk bis heute bewahren. Denn beim Brunnen und auch beim ornamentalen Brunnen ist das Wasser doch die Hauptsache, und die Architektur, die er einfaßt, zusammenhält oder darbietet, und die edle Plastik, die das Werk beherrscht, um dem Gedanken des ganzen einen bestimmteren, verdichteten, symbolischen Ausdruck zu geben, sind doch eigentlich hervorgegangen aus dem Wesen dieses Naturelements und dadurch formal bedingt. Brunnen, an denen das Wasser durch Turbinen hervorgetrieben, gepeitscht und mißhandelt wird, so daß man an seiner Erscheinung nicht so sehr seine edle Natur betrachten als vielmehr die Wirkung der Maschine unerquicklich nachfühlen kann, sind unkünstlerisch, mag auch die Plastik an und für sich bedeutend sein. Denn da ist ein Teil nur Vorwand des anderen, und das Werk zerfällt in zwei Hälften, die kein Ganzes bilden.

In einem öffentlichen Garten, wo viele Liebespärchen spazieren, glückliche und unglückliche, steht ein anmutiger Brunnen, mitten im Teich, darin sich hoch aus den Binsen

ein seltsames Liebespärchen erhebt, ein Triton und eine Nymphe. Die Liebenden, die hier vorüberwandeln, können sich, sofern sie es beachten, an dem satyrischen Widerspiel erfreuen. Auf sie blinzelt der Triton aus dem Schilfe, drückt die geraubte Nymphe, die sich schreiend erwehrt, an sich, und im weiten Bogen speiend, höhnt er mit fratzenhaftem Grinsen herab. Was mir an diesem Brunnen bedeutsam ist, das ist der Wasserspeier. Es liegt nichts Widerspruchsvolles oder gar Widerwärtiges darin, daß der Wasserstrahl aus dem Munde schießt, denn das Wasser ist des Tritons eigentliche Heimat. Dagegen wirkt es abstoßend, wenn irgend eine menschliche Figur, die nichts von dieser Amphibiennatur besitzt, als Wasserspeier verwendet wird, wie man es an Brunnen der Neuzeit oftmals vorfindet. Ältere Kunstepochen haben sich vor solchen Mißgriffen wohl gehütet. Die Gotik verwendete Wasserspeier aller Art, aber sie verwendete als Vorbild nur Wesen, deren Lebenselement das Wasser ist, oder sie erfand zu diesem Zwecke mit erstaunlicher Phantasie eine ganze Welt von abenteuerlichen Fabelwesen. Tiefe Zusammenhänge müssen sichtbar werden, und jedes Kunstwerk soll ein Gefäß sein, des leuchtenden Geistes erfüllt. Oh, ich kann mir denken, daß ein Künstler an allen Schätzen der Überlieferung vorübergehen mag, ohne auch nur einmal das Zauberwort zu sprechen: Berg Sesam, thu dich auf! daß er lieber in das Wesen der Dinge hinabsteigt, um aus ihm die Form heraufzuholen.

Zu den Großen gehören immer nur solche, die den Kreis der herkömmlichen Darstellungsmittel durchbrochen und der Natur neue künstlerische Ausdrucksformen abgerungen haben. Es mag schon als bemerkenswerter Versuch zur selbständigen und unabhängigen Formschöpfung gelten, wenn der plastische Künstler in einer Brunnenidee auf die großen Ernährerinnen der Brunnen deutet, auf die Wolken, die das erquickende Naß herabträufeln. Auf den Steinpfeilern stehen streng architektonische Gestalten oder scheinen aus dem Stein herzuwachsen, so hart und streng sind sie, und haben das Antlitz zum Himmel erhoben, lechzend die Himmelsgabe herabzuflehen, die hohle Hand strecken sie vor, den fallenden Regen aufzufangen. — Alle Symbole sind in der Natur zu finden. Und alle hohe Kunst ist symbolisch. Auf dem Gipfel steht ein Werk, ein Brunnen voll mystischer Weihe und Schönheit. Minnes Brunnen. Wir haben in Wien das Modell gesehen. Wer die Reinheit und Keuschheit der Empfindung, die in diesem Werke liegt, erfaßt hat, wird den Eindruck nicht vergessen und um eine Offenbarung reicher sein. Architektur und Plastik sind hier zur Einheit verschmolzen, eines die notwendige Ergänzung des anderen. Die Architektur als Ausdruck der reinen Zwecklichkeit, als Stufen- und Brunnenwand, darauf in gleichen Abständen, gleicher Haltung und gleicher Gestalt kniende Jünglingsgestalten sich erheben, die Hände um die eigenen Schultern gelegt, im ruhigen Schauen den Blick auf die Wasserfläche gebannt, darin das eigene Bild emportauchen muß. Sie sind das Symbol des ruhenden Wassers selbst, das die Schönheit der Schöpfung in seinem Spiegel auffängt, sie sind zugleich Darstellung jener unendlich süßen und traurigen altgriechischen Legende des Narcissus, freilich in die herbe asketische Sprache des gotischen Geistes übertragen.

Schöne Brunnen — das wäre eine Angelegenheit für die schnell anwachsende Stadt. Die Stadtväter mögen das bedenken. Die Römer gaben dem Volke nicht nur panem, auch circenses. Aber wir errichten ja Denkmäler. — Um jeden Preis. — Wir nehmen späteren Geschlechtern Aufgaben vorweg, für die sich vielleicht einst größere Künstler fänden. Schöne Brunnen, das ist eine Aufgabe, bei der der Künstler nicht leicht daneben greift, und bei welcher die Stadt ihre Freude, ihren Nutzen hat. Daß es auch der Stadt nütze, daran sollen wir zunächst denken.

STADTERWEITERUNG DER STADT HELSINGFORS IN FINNLAND.

Von VALTER THOMÉ, Helsingfors.

Durch die Schriften und Veröffentlichungen der Architekten Sitte und Henrici über eine modernere und zweckmäßigere Art und Weise, Stadtpläne aufzustellen, gewannen diese neuen Ideen auch Eingang in Finnland und wurden hier mit großer Begeisterung von allen jüngeren Architekten des Landes aufgenommen. Es wurden jedermann die Augen geöffnet für das Trockene und Seelenlose in der Methode, gemäß welcher die Pläne neuerer Städte und Stadtteile entworfen waren. Man begann die Schönheit älterer Städte mit ihren gebogenen Straßen und schönen Aussichten wieder zu empfinden. Es dauerte nicht lange, bis die neuen Richtungen allgemeine Anerkennung gewonnen hatten und das gradlinige Vierecksystem vollständig verworfen wurde.

Gleichzeitig machte sich das Bedürfnis einer Erweiterung der Stadt Helsingfors immer mehr fühlbar. Ein allgemeiner Wettbewerb wurde zur Erlangung von für den Zweck passenden Plänen ausgeschrieben und in diesem Wettkampfe siegten die nach den neuen Grundsätzen aufgestellten Entwürfe entscheidend. Als erste Preisgekrönte gingen aus dem Wettbewerbe Professor Nyström und Ingenieur Norrmén hervor; der zweite Preis fiel dem Architekten Sonck zu und der dritte Preis den Architekten Jung, Sonck und Thomé gemeinsam.

Keiner von diesen Entwürfen konnte doch unverändert als Grundlage für den endgültigen Stadtplan verwendet werden. Daher beschlossen die Bevollmächtigten der Stadt, die ersten Preisgekrönten auf der einen Seite, sowie den zweiten und die dritten Preisgekrönten zusammen auf der anderen Seite, in einen zweiten, engeren Wettbewerb eintreten und Entwürfe gemäß der von den Preisrichtern gemachten Anmerkungen ausarbeiten zu lassen. Weiter wurde

Abb. 1.

Abb. 2.

beschlossen, daß der von diesen beiden Plänen als der beste beurteilte als Grundlage für den endgültigen Stadtplan genommen werden solle. Die Preisrichter sollten dieselben bleiben, wie bei dem früheren Wettbewerb, erhielten aber den Auftrag, als Sachverständige noch den Architekten Hallman von Stockholm und Geheimen Baurat Stübben von Köln hinzuzuziehen. Daneben wurde das Gebiet, welches die sich um den Preis Bewerbenden zu bearbeiten hatten, noch erweitert und zwar in der Weise, daß es nun eine ebenso große Fläche umfaßte, als die ganze alte Stadt.

Nachdem die Zeit für den Wettbewerb abgelaufen und die Preisrichter, verstärkt mit den ausländischen Sachverständigen zusammentraten, fiel das Urteil zu Gunsten der Architekten Jung, Sonck und Thomé aus, deren Entwurf also damit als Grundlage für den neuen Stadtplan bestimmt wurde. Da aber auch der andere, von Nyström und Norrmén eingereichte Entwurf große Verdienste aufwies, übertrug man die endgültige Aufstellung des Stadtplanes dem Architekten Sonck und Professor Nyström, mit Beihülfe des städtischen Bauamtes.

Die hier veröffentlichten Entwürfe — siehe Tafeln 68 bis 71 sind das Ergebnis des letzten Wettbewerbes. Der endgültige Stadtplan ist noch nicht festgestellt, dürfte aber im ganzen nicht so glücklich ausfallen, wie man vom Ausgange des Wettkampfes zu hoffen gewagt hatte. Die Schaubilder — siehe Abbildung 1 und 2 im Text und A—D auf Tafel 72 — beziehen sich auf den Entwurf der Herren Jung, Sonck und Thomé.

DIE SAMMLUNG VON DEUTSCHEN STADTPLÄNEN AUF DER DRESDNER STÄDTEAUSSTELLUNG.

Von C. SITTE, Wien.

Jeder, der auf was immer für einem Sondergebiete städtischer Fürsorge vergleichende Studien anstellen will, kommt im Verlaufe seiner Arbeit irgend einmal dazu, möglichst zahlreiche Stadtpläne vergleichen zu sollen. Daher ist der Wunsch nach Anlegung eines „Deutschen Stadtplanbuches" schon so vielfach in jüngster Zeit ausgesprochen worden und die Leitung der Dresdner Städteausstellung hat sich auch in dieser Richtung ihrer Aufgabe bewußt gezeigt, daß sie die Zusammentragung einer solchen Stadtplansammlung in die Hand genommen hat. Diese Sammlung, in großen Klebebänden in einem eigenen Schrank der I. Abteilung Gruppe A untergebracht, gewährte zugleich ein Spiegelbild der ganzen Ausstellung und auch des dermaligen Standes der Städtebauforschung, der Theorie und Praxis dieses großen Faches.

Sowie die Dresdner Ausstellung selbst ein so mächtiges Bild aufrollte, daß man ihm zunächst überrascht und gefesselt gegenüberstand, bei eingehendem näheren Zusehen sich aber alsbald zeigte, daß im Verhältnis zu der ungeheuren Menge des Vorhandenen hier sozusagen nur Stichproben vorliegen; ebenso verhält es sich mit der hier in verdienstvollster Weise zum erstenmale versuchten Zusammenbringung eines deutschen Stadtplanbuches.

Abgesehen davon, daß als Unterlage für alle die vielfach wünschenswerten vergleichenden Stadtplanstudien nicht bloß deutsche Stadtpläne gesammelt werden müssen, sondern ebenso englische, französische, amerikanische, italienische usw. und nicht minder von europäischem Einflusse noch freie orientalische; so ist es gleichfalls eine sehr ausgiebige Beschränkung der Arbeit, wenn bloß die neuesten Pläne vereinigt werden, während zur Ergründung der Geschichte des Städtebaues auch alte Pläne der Renaissance, des Mittelalters bis ins Altertum zurück aufgesammelt werden müßten, eine Arbeit, die noch nirgends im großen Stile in Angriff genommen wurde. Nur örtliche Geschichts- und Altertumsvereine, Städtische und Provinzialmuseen, Archive u. dgl. besitzen ein meist zufällig zusammengebrachtes Inventar von alten Stadtplänen, Stadtansichten und Darstellungen von Plätzen und wichtigen Straßen aus älterer Zeit, aber an eine Verwertung dieses zerstreuten Materials, das auch nur durch die Ortsforschung aufgeschlossen und nutzbar gemacht werden kann, ist man nur äußerst selten hier und da herangetreten, und die Geschichte des Städtebaues ist ein heute noch ungeschriebenes Buch.

Aber auch in dieser Beschränkung zeigt diese erste Sammlung vor allem nur, daß wir gedruckte, für jedermann erhältliche, Pläne in genügender Zahl und Ausstattung noch gar nicht besitzen. Auch der Berliner Pharus-Verlag, der seinen Städteatlas auf der Ausstellung als im Erscheinen begriffen anzeigen konnte, steht ja erst am Anfange dieses Unternehmens.

So wie an der ganzen Ausstellung sich zwar in rühmlicher, ja mehrfach mustergiltiger Weise nur 128 Städte beteiligten, ebenso zählt die ganze Planmappe an in Druck ausgegebenen Plänen nur 214 Städte gegenüber von nahezu 3000 Städten, welche das deutsche Reich gegenwärtig zählt.

Die Mehrzahl dieser Pläne stammt aber nur aus Reisehandbüchern und Fremdenführern, ja selbst aus Adreßbüchern, aus denen sie auch im Sonderabdruck erhältlich sind. Daneben besitzen aber alle Groß- und Mittelstädte bis zu Kleinstädten, also gewiß mindestens 500 Städte, ihren in großem Maßstabe genau veranlagten und stets nach dem neuesten Stand am Laufenden gehaltenen Lageplan auch mit besonderen Einzeichnungen der Kanalanlagen, Wasser- und Gasleitung u. dgl. m., wovon so viele schöne Beispiele auf der Ausstellung zu sehen waren; aber in Druck gelegt ist das alles erst in den allerseltensten Fällen und da nur bruchstückweise in Ingenieur- und Bauzeitschriften, also sehr zerstreut und schwer auffindbar.

Die öfters benützten Meßtischblätter der Generalstabskarte sind ebenfalls für viele Zwecke zu klein im Maßstab und mühselig zu benützen. Nach alledem ist also die für die Ausstellung zusammengebrachte Stadtplansammlung trotz ihrer Dürftigkeit dennoch von großem Wert und soll ihr Ergebnis somit hier festgehalten werden.

Die im folgenden hier angeführten Pläne sind auch mit dem Bezugsort (Verleger, Druckerei usw.) bezeichnet. Ohne Angabe eines Verlegers befanden sich in den Dresdner Sammelbänden Pläne von: Colmar, Crimmitschau, Crossen, Einbeck, Elbing, Erlangen, Germersheim, Glogau, Grimma, Grünberg, Güstrow, Hamm, Havelberg, Herne, Karlsruhe, Landsberg, Landshut, Lauban, Lauenburg, Lüneburg, Markirch, Meiningen, Mühlheim, München, Neuwied, Osnabrück, Paderborn, Pforzheim, Pirna, Pößneck, Pyrmont, Rastatt, Reichenbach, Rheydt, Rudolstadt, Saarbrücken, Saarburg, Saargemünd, Schlettstadt, Schwerin, Solingen, Stargard, Staßfurt, Straßburg, Straubing, Tuttlingen, Wernigerode, Wiesbaden, Worms, Zeitz.

Es wäre sehr erwünscht, wenn uns von städtischen Bauämtern, Verlagsfirmen usw. Mitteilungen über Bezugsorte von gedruckten Stadtplänen zukämen zur Richtigstellung und Erweiterung dieses Planverzeichnisses.

Der hier vorzuführende erste Ansatz zu einem solchen besteht in dem folgenden:

Stadt	Bezugsort des Planes	Stadt	Bezugsort des Planes
Altenburg	Hofbuchdruckerei Pierer.	Blankenburg	L. Koch, Graphisch. Kunstanstalt.
Amberg	Pustet's Buchhandl.	Bonn	J. F. Karthaus.
Annaberg	Weißbach & Waengler, Lithographie.	Braunschweig	H. Meyer.
		Bremen	R. Landmann.
Ansbach	C. Brügel & Sohn.	Bremerhaven	L. v. Vangerow.
Apolda	Birkner, Buchhandl.	Breslau	Wagner & Debes (Leipzig).
Arnstadt	Otto Böttger.		
Aschaffenburg	Krebs, Buchhandl.	Bromberg	Paul B. Jaeckel, Druckerei.
Aschersleben	Ludwig Siever.		
Augsburg	Schmid, Buchhandl.	Bruchsal	O. Katz.
Bamberg	Woerl's Reisebücher-Verlag.	Buchholz	E. Schmidt, Druckerei.
Barmen	Schwarze & Oberhoff.	Cannstatt	J. Mann, Lithogr. Anstalt.
Bautzen	E. M. Monse.		
Berlin	Geographisch-lithographisch. Institut.	Cassel	L. Döll.
		Celle	Capaun & Karlowa.
Bernburg	Woerl's Reisebücher-Verlag.	Chemnitz	Stadtvermessungsamt.
Beuthen	M. Immerwahr, Druckerei.	Coblenz	Aubeldruckanstalt C. F. Kaiser (Cöln)
Bielefeld	Eilers Geschäftsbücher-Fabrik.	Coburg	Dietz' Hofbuchdruckerei.

Stadt	Bezugsort des Planes	Stadt	Bezugsort des Planes
Cöln	Ant. C. Greven.	Ems	Chr. Sommer.
Coethen	C. H. Kaemmerer & Co. (Halle a. S.).	Erfurt	O. Füßli, Artist. Inst. (Zürich).
Cottbus	H. Differt.	Eschweiler	J. Dostall.
Danzig	A. W. Kafemann.	Essen	Adreßbuch-Verlag.
Darmstadt	Druckerei C. Welzbacher.	Esslingen	C. Rübsamen, Druckerei.
Dessau	Aubeldr.: C. F. Kaiser (Cöln).	Flensburg	N. H. Eggert, Adreßbuch.
Diedenhofen	G. Hollinger.	Forst	Th. Brede, Adreßb.
Döbeln	H. Meltzer.	Frankenberg	C. S. Roßberg.
Dortmund	Jaeger & Co. Druckerei.	Frankenthal	Hildebrand & Knecht, Adreßbuch.
Dresden	Giesecke & Devrient. Druck. (Leipzig).	Frankfurt a.O.	Trowitzsch & Sohn, Hofbuchdruckerei.
Düsseldorf	F. Rangetta & Sohn, Druckerei.	Freiburg	M. Wachter, Nachf.
		Fürth	A. Schmittner.
Duisburg	J. Ewich.	Gardelegen	J. Könecke.
Eisenach	H. Kahle, Hofbuchdruckerei.	Gelsenkirchen	Woerl's Reisehandb.
		Gera	K. Bauch.
Elberfeld	J. H. Born, Adreßbuch.	Gießen	Münchhow.
		Glogau	Glogauer Druckerei, G. m. b. H.
Emden	W. Haynel.		

Stadt	Bezugsort des Planes
Görlitz	Adreßbuch.
Göttingen	L. Horstmann.
Graudenz	J. Goebel, Buchh.
Greifswald	J. Abel.
Greiz	E. Schlemm.
Großenhain	O. Berger.
Guben	A. König.
Hagen i. W.	Hinnerwisch, Adreßbuch.
Hagenau	Adreßbuch.
Halberstadt	L. Koch.
Halle a. S.	O. Hendel.
Hamburg	Hermann's Erben, Adreßbuch.
Hameln	Th. Fuendeling.
Hanau	Lechleder u. Stroh.
Hannover	B. Pokrantz, Druckerei.
Harburg	G. Elken.
Heidelberg	O. Petters.
Heilbronn	A. Landerer, Lithographische Anstalt.
Helmstadt	G. Westermann, Druckerei (Braunschweig).
Hildesheim	Fr. Hammer, Lithographische Anstalt.
Höchst	A. Remy, Lith. Anst.
Hoerde	Landmesser Röllinghoff, Selbstverlag.
Hof	R. Lion (G. A. Gran & Co.).
Ingolstadt	B. Zeitrög, Lith. Anstalt (Nördlingen).

Stadt	Bezugsort des Planes
Jauer	O. Hellmann.
Jena	M. Hunger.
Kaiserslautern	Klemm & Beckman.
Kattowitz	F. Borst, Lithograph. Anst. (Würzburg).
Kempten	Tobias Dannheimer.
Königsberg	H. Schwarz, Lithographische Anstalt.
Königshütte	Pausia-Druck von P. de Terra (Berlin).
Konstanz	A. Pecht.
Krefeld	Klein'sche Druckerei, M. Busther.
Lahr	Stadtbauamt.
Landau	K. Bechthold.
Langensalza	F. Kummer.
Leipzig	Universitäts - Buchh.
Leisnig	H. Ulrich.
Lüneburg	LüneburgerAnzeiger.
Ludwigshafen a. Rh.	Seitz, Lith. Anstalt, (Mannheim).
Ludwigsburg	J. Aigner.
Magdeburg	C. R. Kieß.
Mainz	J. Diemer.
Mannheim	Dr. Haß, Druckerei.
Marburg	Ewert, Univ.-Buchh.
Meerane	Curt Herrmann, Lith. Anstalt.
Meiderich	A. Heiland.
Merseburg	H. F. Jütte, Kunstanstalt (Leipzig).
Metz	G. Lang, Deutsche Buchhandlung.
Minden	Leonardy & Co.

Stadt	Bezugsort des Planes
Mühlhausen i. Th.	G. Danner.
Mülhausen i. E.	Wenz & Peters.
Mühlheim	Aubeldr. Anst., C. F. Kaiser (Köln).
M. Gladbach	E. Schellmann.
Münster i. W.	H. Mitsdörffer.
Neumünster	H. Westphal.
Neustadt a. H.	W. Dörlamm, Adreßbuch.
Neuß	J. van Haag.
Nordhausen	J. Haacke.
Nürnberg	Beilage z. Adreßbuch.
Oberhausen	R. Schaetzke.
Oelsnitz	P. Stubenhofer, Beilage z. Adreßbuch.
Offenbach	J. M. Hirschmann.
Ohligs	R. Morsbach (Solingen).
Oldenburg	Schulze, Hofbuchh.
Osterode	H. Riedel.
Parchim	H. Wedemann.
Passau	M. Waldbauer.
Peine	L. Woerl (Würzburg und Wien).
Pirmasens	C. Rücker, Lith. Anstalt (Speyer).
Plauen	Verl.: Neupert.
Posen	W. Decker & Co.
Potsdam	Winkler & Döpfer.
Quedlinburg	H. C. Huch.
Regensburg	A. Cappenrath.

Stadt	Bezugsort des Planes
Remscheid	Verl. Ziegler.
Reutlingen	Gottschick Röhm.
Rostock	C. Boldt, Hofbuchdr.
Ruhrort	R. Adams, (Duisburg).
Schleswig	J. Bergas.
Schweidnitz	L. Heege.
Siegen	H. Schneider, Buchdruckerei.
Stendal	Franzen & Grosse.
Stettin	P. Niekammer.
Stralsund	Druckerei der Stralsunder Zeitung.
Stuttgart	K. Bormann & E. Stein, Druckerei.
Suhl	Lehrer F. Hartmann, Selbstverlag.
Tilsit	A. Richter.
Torgau	Verlag der Torgauer Bank.
Trier	Fr. Lintz.
Ulm	Klemm & Beckmann.
Wald	Kartenfabrik R. Morsbach (Solingen).
Weimar	Putze & Hölzer.
Werdau	J. Booch.
Wesel	C. Kühler.
Wismar	Hinstorff.
Wittenberge	Th. Gotthardt.
Würzburg	Beilage z. Adreßbuch.
Wurzen	G. Jacob.
Zittau	Haupt & Schwarzer
Zweibrücken	H. Reiselt.
Zwickau	Förster & Borries.]

CHRONIK 1904

HANNS ANKER

DER TAG FÜR DENKMALPFLEGE tritt am 26. und 27. September d. J., und zwar in Mainz im Kasino Hof zum Gutenberg zusammen. Die Tagesordnung ist folgende:

Montag, 26. September, erste Sitzung morgens 9 Uhr. 1. Begrüßung und Konstituierung. 2. Bericht des Vorsitzenden des geschäftsführenden Ausschusses. 3. Bericht des Ausschusses für Behandlung der Frage der Steinerhaltung. 4. Verhandlung über die Vorbildung zur Denkmalpflege. Berichterstatter Regierungs- und Baurat Tornow und Geheimer Hofrat Prof. v. Oechelhaeuser. 5. Verhandlung über die mit der Erhaltung des Berliner Opernhauses zusammenhängenden Fragen. Berichterstatter Prof. Wallé. 6. Vorschläge für die Bezeichnung von wiederhergestellten Teilen eines Bauwerkes. Berichterstatter Architekt Ebhardt. 7. Berichte über die den Denkmalschutz betreffende Gesetzgebung. — 1 Uhr: Frühstückspause (Speisen stehen in den Sitzungsräumen bereit). Abends 7 Uhr: Bericht von Prof. Rathgen über die Erhaltung von Altertumsfunden aus Metall (mit Lichtbildern).

Dienstag, 27. September, zweite Sitzung morgens 9 Uhr. 1. Bericht über das Handbuch der deutschen Kunstdenkmäler, erstattet vom Geheimen Hofrat Prof. v. Oechelhaeuser. 2. Verhandlung über die Verzeichnung von beweglichen Kunstgegenständen im Privatbesitz. Berichterstatter Geheimer Hofrat Prof. Gurlitt. 3. Verhandlung über Aufnahme, Sammlung und Erhaltung der Kleinbürgerhäuser mittelalterlicher Städte. Berichterstatter Stadtbauinspektor Stiehl. 4. Verhandlung über die städtischen Bauordnungen im Dienste der Denkmalpflege. Berichterstatter

Prof. Frentzen und Geheimer Baurat Oberbaurat Stübben. 5. Beschlußfassung über den nächsten Tag für Denkmalpflege. Wahl eines geschäftsführenden Ausschusses. — 1 Uhr: Frühstückspause (Speisen stehen in den Sitzungsräumen bereit). Abends 7 Uhr: Gemeinschaftliches Essen im Kasino Hof zum Gutenberg.

Nach Schluß der Verhandlungen werden an beiden Tagen nachmittags die Denkmäler und die Museen von Mainz besichtigt. Für Mittwoch, den 28. September, ist ein Ausflug nach Oppenheim und Worms in Aussicht genommen. Die Teilnehmer werden gebeten, sich am Sonntag, den 25. September, abends 8 Uhr, im Kasino Hof zum Gutenberg, Große Bleiche 29, einfinden zu wollen.

AUS GOETHES „ITALIENISCHER REISE" teilt Herr Zivil-Ingenieur Forbát (Hygienisches und Verwandtes aus Italien am Ende des 18. Jahrhunderts, Leipzig 1903, Verlag von F. Leineweber) folgendes mit: Von den Bauwerken der Alten hatte Goethe auf seinem Wege bis Rom das Amphitheater zu Verona, den Tempel der Minerva zu Assisi und den Aquäduct von Terni zu betrachten Gelegenheit gehabt. Bei Betrachtung des Tempels zu Assisi schreibt er: „Nun vorerst von seiner Stellung. Seitdem ich im Vitruv und Palladio gelesen, wie man Städte bauen, Tempel und öffentliche Gebäude stellen müsse, habe ich einen großen Respekt vor solchen Dingen. Auch hierin waren die Alten so groß im Natürlichen. Nicht allein das Gebäude sollte man bezeichnen, sondern auch die glückliche Stellung." Die Natürlichkeit in der Baukunst der Alten im Gegensatze zu manchen Willkürlichkeiten späterer Zeiten rühmt er auch beim Aquäduct, der zugleich Brücke ist. „Die zehn Bogen, welche über das Tal reichen, stehen von Backsteinen ihre Jahrhunderte so ruhig da, und das Wasser quillt immer noch in Spoletto an allen Orten und Enden. Das ist nun das dritte Werk der Alten, das ich sehe, und immer derselbe große Sinn. Eine zweite Natur, die zu bürgerlichen Zwecken handelt, das ist ihre Baukunst."

Vorstehende Äußerungen sollten nicht unerwähnt bleiben, da sie zeigen, wie Goethe den großen Sinn der Alten groß erfaßte und wie er auch im Städtebau das Schwierige, etwas Gutes zu leisten, anerkannte. Hat es doch bis tief in das 19. Jahrhundert gedauert, ehe sein „großer Respekt vor solchen Dingen" allgemeiner zu werden begann. Ganz allgemein ist er ja wohl auch heute noch nicht.

DER NOTRUF DES HERRN DOMKAPITULAR DR. FR. SCHNEIDER IN MAINZ über die Zerstörung des historischen Charakters des Stadtbildes (Chronik im Aprilheft vom „Städtebau") erinnert an einen ähnlichen Ausbruch des Unmuts in Hermann Oesers reizender Novelle „Midaskinder". Was der Verfasser dort einem entrüsteten Kunst- und Altertumsfreund in den Mund legt, gilt leider für recht viele deutsche Städte. Er sagt: „ . . . . da ist ein Stadtverordneter K., der hat den Antrag gestellt, die Mauern und Türme abzutragen und die Gräben auszufüllen, damit man Bauplätze zur Erweiterung der Stadt gewinne. Das nennt der Kerl Hebung der Stadt, wenn er sie flach macht! Und diese Stadtväter nehmen die „Motion K.", wie sie diese Roheit nennen, in Überlegung, anstatt diesen K. überzulegen, wie es ihm gebührt! Ja, Ernst, das ist das garstige Geschlecht, das in allem eine Goldgrube für sich findet, und dem alles Schöne und Herrliche nur der störende Schutt und das taube Gestein ist, das sie hinweg wühlen müssen, damit ihr gieriger Sinn zum Golde gelangt . . . . ".

ZUR SCHLESISCHEN STÄDTEGESCHICHTE. Für unsere Zeit, die das jahrhundertelange Ringen zwischen Deutschtum und Slawentum um das politische und wirtschaftliche Übergewicht in den Ostmarken in verschärfter Form wieder aufleben sieht, hat die Siedlungsgeschichte Ostelbiens, namentlich Schlesiens, ein ganz besonderes Interesse. Weitere Verbreitung verdient daher ein Aufsatz des bewährten Kenners der ältesten Geschichte Schlesiens, W. Schulte „Deutsche Städtegründungen und Städteanlagen in Schlesien", der im November v. J. in der Festschrift zur Jubelfeier der „Philomathie" in Glatz erschienen ist. Mit Umsicht und Klarheit bespricht der Verfasser zunächst die schon in den Stadtplänen zutage tretenden wesentlichen Unterschiede der Städteanlagen West- und Ostelbiens und schildert sodann den Gang der deutschen Siedlung im allgemeinen und des Städtebaues im besonderen in Mittel- und Niederschlesien. Drei Punkte in den älteren Darstellungen der Siedlungsgeschichte, daß nämlich die Kolonisation von den Klöstern eingeleitet worden sei, daß sie schon im 12. Jahrhundert begonnen habe und daß die Anlage von Dörfern den Städtegründungen vorausgegangen sei, werden als irrtümlich bezeichnet. Der Verfasser gibt darauf eine Übersicht, wie sich die während des 13. Jahrhunderts in Mittel- und Niederschlesien gegründeten 63 deutschen Städte zeitlich und örtlich verteilen, bespricht ihr Verhältnis zu den älteren polnischen Siedlungen und die übereinstimmenden, überall wiederkehrenden Züge ihrer planmäßigen Anlage. Schließlich schildert der interessante Aufsatz die Ergebnisse der deutschen Kolonisation für die wirtschaftliche und für die geistige Kultur Schlesiens.

FÜR DIE BEBAUUNG DES IM MITTELPUNKTE VON DÜSSELDORF GELEGENEN FRÜHEREN EXERZIERPLATZES DER GARNISON, der mit der Verlegung der Kaserne für den Militärfiskus zwecklos wurde, war die Vorschrift ergangen, daß die einzelnen Grundstücke (mit Ausnahme der Eckgrundstücke) nur bis zur Hälfte bebaut werden dürfen. Die Militärverwaltung hatte deshalb im November v. J. bei dem Bezirksausschusse des Regierungsbezirks Düsseldorf den Antrag gestellt, die für das Gelände bestehenden Bauvorschriften dahin abzuändern, daß die Grundstücke allgemein bis zu $^3/_4$ der Fläche der Bebauung freigegeben würden, weil sonst der vom Militärfiskus angesetzte Preis beim Verkaufe nicht erreicht werde! Der Bezirksausschuß hat nunmehr dieses Ausnahmegesuch abgelehnt mit der Begründung, daß die Beschränkung der zulässigen Bebauung der betreffenden Grundstücke auf die Hälfte der Flächen im öffentlichen Interesse liege und das Sonderinteresse des Miliärfiskus an einer höheren Ausnutzungsfähigkeit der Grundstücke hinter dem allgemeinen Interesse zurückstehen müsse. Bemerkenswert ist das Vorgehen der Militärbehörde insofern, als es mit denjenigen ministeriellen Erlassen, die behufs Unterdrückung der für die Allgemeinheit nachteiligen Bodenspekulation auf die Gemeinden zur Festsetzung scharfer Bauvorschriften einwirken, sehr wenig in Einklang zu bringen ist.

ÜBER DIE CAMSDORFER BRÜCKE, einer über die Saale führenden Brücke, die Jena mit Wenigen-Jena verbindet, und die den Verkehrs-Anforderungen heute nicht mehr genügt, ist ein Streit ausgebrochen, in dem auf der einen Seite die Beibehaltung und Verbreiterung der alten Brücke gefordert, auf der anderen Seite aber mit Rücksicht auf die Hochwassergefahren ein neuer Bau der Brücke befürwortet wird. Mit der Ausarbeitung eines Entwurfes zur Flußregelung ist seitens der Regierung der Ingenieur Kölzow in Jena beauftragt. Dieser Entwurf fordert eine Verschiebung der Brücke. Dazu hat sich der Professor Dr. ing. K. Henrici in einem Schreiben an Herrn Kölow folgendermaßen geäußert:

„Ihre sehr interessanten Mitteilungen, für die ich Ihnen allerbesten Dank sage, leuchten mir vollkommen ein, und wenn es als ausgeschlossen zu betrachten ist, daß mit der Lage der Staatsbahn wesentliche Änderungen vorgenommen werden können, so betrachte auch ich die von Ihnen in Aussicht genommene Straßenüberführung und die damit verbundene Verschiebung der Brücke und der Rampenanlage für unerläßlich. Im Prinzip glaube ich mit Ihnen vollkommen übereinzustimmen, sofern mit der Neuanlage der Brücke die jetzige Hauptverkehrslinie — soweit technisch erreichbar — beibehalten werden soll, nur unter Einführung eines durch die unvermeidliche Rampenanlage bedingten kleinen Umweges.

Für die Straßenführungen in jener Gegend ist zweifellos die Lösung der Brückenfrage von einschneidender Bedeutung, und sie fordert deshalb mein lebhaftes Interesse heraus."

Es ist dies wieder mal ein Punkt, in dem die auf die Erhaltung alter Baudenkmäler und Straßenbilder gerichteten Bestrebungen in Widerspruch geraten mit den Anforderungen unserer Zeit. Wenn die sorgfältigsten Prüfungen ergeben, daß eine andere Lösung nicht möglich ist, — so muß das Recht des Lebenden als das stärkere den Vorzug haben.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Otto Dorn, Gr.-Lichterfelde - Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth, Berlin W., Markgrafenstrasse 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W.66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

A bisheriger Plan.

B Entwurf zur Abänderung des Planes.

Bebauungsplan der Stadt Oberlahnstein.

A bisheriger Plan.

B Entwurf zur Abänderung des Planes.

Bebauungsplan der Stadt Ravensburg.

Fluchtlinienplan für das Bahnhofsgebäude in Wiesbaden.

Von Bornhofen, Wiesbaden.

VIKEN
EDESVIKEN
VIKEN

LAPPVIKEN

GRÅSVIKEN

Wettbewerbsentwurf zum Bebauungsplan von Helsingfors.

Norrmén & Nyström, Helsingfors.

HUMLE-
-VIKEN.
RÅHOLMEN.
EDESVIKEN

Wettbewerbsentwurf zum Bebauungsplan von Helsingfors.

Jung, Sonck & Thomé, Helsingfors.

A

B

C

D

Wettbewerbsentwurf zum Bebauungsplan von Helsingfors.

Jung, Sonck & Thomé, Helsingfors.

1. Jahrgang 1904 10. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

ERLÄUTERUNGEN ZU DEM BEBAUUNGSPLANE VON MARIENBERG.

Von CAMILLO SITTE, Wien.

I.
Varianten.

Bei den Vorstudien für diesen Bebauungsplan wurden eine große Anzahl möglicher Varianten aufgestellt und auf ihre Vorteile und Nachteile überprüft.

Was die Anlage der Straßen und Plätze betrifft, so wurden die minderwertigen Möglichkeiten eben wegen ihrer Minderwertigkeit ausgeschieden und blieb somit nur das im Bebauungsplane dargestellte Straßennetz übrig.

1. Betreffend die neu zu errichtenden Hauptgebäude (Kirche und Rathaus) war die Entscheidung lange in Schwebe, ob die getrennte Aufstellung oder die Verbindung beider Bauten zu einer gemeinsamen Gesamtwirkung vorzuziehen sei. Der Umstand aber, daß sich für den Kirchenbau ein ideal schöner Platz fand, wo das Rathaus nicht gut dazu passen würde, während andererseits der Rathausbau auf einem eigenen Platz unmittelbar an der breiten Hauptstraße im Mittelpunkte der Neuanlage eine Aufstellung bester Art fand, wo wieder aus vielen Gründen die Kirche nicht recht hinpassen würde und dazu noch der Umstand, daß ein so großes Besiedelungsgelände, wie das vorliegende, tatsächlich mindestens zwei größere Hauptplätze braucht, veranlaßte das Fallenlassen der Zusammenwerfung und entschied für die eine Variante der getrennten Aufstellung, wie sie im Bebauungsplane dargestellt ist.

Der Kirchenbau kommt nach dieser Anordnung auf eine erhöhte Stelle bei der Bürgermeister-Villa, unmittelbar über die Geländesenkung von rund 8 Metern und wird dadurch in das Zentrum der jetzigen Bevölkerungsdichte gestellt und auf seinem hohen Standort weither sichtbar sein. Besonders gilt dies von dem monumental gedachten Campanile, welcher die Gegend ringsher beherrschend durch die davor liegende Straßenflucht weither sichtbar wäre. An der entgegengesetzten Seite des Turmes, der mit geringeren Kosten als zwei Türme um so prächtiger und eigenartiger durchgebildet werden kann, stößt der Pfarrhof unmittelbar an den Kirchenbau, wodurch eine schönere und geschlossenere architektonische Platzfront erzielt würde und nicht unerheblich an Baukosten gespart werden könnte. Der freie Platz hinter der Kirche, in welchem vier Straßenzüge zusammenlaufen, dient der Ansicht der Langseite und des Chorumganges der Kirche. Der Platz vor der Kirche (Kirchenplatz) müßte gegen den Ringplatz zu entsprechend abfallen und der sodann noch verbleibende Höhenunterschied zwischen diesen beiden Plätzen wäre durch eine serpentinartige Auffahrtsrampe und zwei breite seitliche Treppenanlagen zu überwinden, was Veranlassung zu ungemein malerischen Bildern gäbe, bei verhältnismäßig geringen Kosten. Wie aus dem Plan ersichtlich, steht die Kirche so auch im Zentrum mehrerer wichtiger Verkehrsstraßen und steht es außer Frage, daß sie eine gleich starke Wirkung am Rathausplatz nicht erzielen könnte und dort aber noch obendrein dem Kirchenbaue sehr wertvolle Bauparzellen geopfert werden müßten.

Ebenso würde sich der Rathausbau mit seinem Platz zu einem bedeutenden Städtebild ausgestalten lassen, wie

aus dem Plane selbst ersichtlich, denn Giebelecke und Turm des Rathauses sind absichtlich etwas vorspringend in die Flucht der von Ostrau kommenden Hauptstraße gelegt, ebenso die Straßenmündungen auf den Rathausplatz nach der sogenannten Turbinenregel so angeordnet, daß ringsher ein geschlossenes Platzbild entsteht. Die großen Eckbauplätze sind für ein Hotel und ein Kaffeehaus samt Garten geeignet und wenn an der nördlichen Langseite Reihen-Landhäuser errichtet würden, die an dieser Stelle offenbar die höchsten Bauplatzwerte ergeben würden, so entstünde ein sehr anmutiges und abwechselungsreiches Platzbild, in das ein Kirchenbau nicht einmal gut hineinpassen würde. Der große Hof hinter dem Rathaus ist als Übungshof für die dort etwa unterzubringende Feuerwehr gedacht.

2. Betreffend die Lage eines Schlachthauses wurden zwei Varianten angenommen: die eine im Süden, wo der „reservierte Innenhof“ dafür bestimmt ist. Das schwarz angelegte Eckhaus gegenüber dem Spital könnte als Verwaltungsgebäude aufgeführt und dorthin dann auch die Zu- und Abfahrt zu den Hofräumen der ganzen Anlage verlegt werden oder es könnte dazu die lichtblau schraffierte Bauparzelle verwendet werden. Ein anderer geeigneter Platz für die Schlachthausanlage ist am entgegengesetzten nördlichen Ende gelegen und dort ebenso als „reservierter Innenhof“ im Plane bezeichnet. Zwischen diesen beiden Plätzen steht die Wahl offen; derjenige Innenraum, der nicht gewählt wird, könnte dann als städtischer Lagerplatz oder für die Anlage einer städtischen Brauerei oder sonstwie verwendet werden.

3. Auch die Marktanlage ist in einen solchen umbauten Innenhof verlegt worden, und zwar weil eine offene an der Straße liegende Marktanlage, wo der Wind den Straßenstaub mit allen seinen Mikroben über die Eßwaren schüttet, heute hygienisch nicht mehr zulässig ist, aber die geschlossenen Markthallen in Glas und Eisenkonstruktion sich ebenfalls als verfehlt erwiesen haben, da sie einerseits zu bedeutende Baukosten verschlingen und andererseits mit allen Hilfsmitteln der Technik doch niemals hinreichend gelüftet werden können. Somit ist hier das antike System des umbauten und vom Straßenverkehr abgeschlossenen Atriums oder Forums das allein Richtige, wo ein gegen den Himmel offenener Markthof, der somit hinreichend lüftbar ist und keine Baukosten verursacht, mit überdachten Verkaufshallen umgeben ist, welche für gewisse Waren und für das kaufende Publikum hinlänglich Schutz geben und zugleich den Wind und Straßenstaub abhalten. Wenn, wie es hier vorgesehen ist, noch obendrein eine Zinshausreihe rings herum gelegt wird, so wird dieser Windschutz noch vollkommener erreicht und obendrein die für den Hausbau allein hochwertige Straßenflucht vorteilhaft verwertet. Natürlich müßte für genügende Zu- und Abfahrt reichlich gesorgt sein, wie dies aus dem Bebauungsplane auch ersichtlich ist. Das schwarz angelegte Gebäude würde das Marktkommissariat aufnehmen mit Polizeiposten und ähnlichem, was in der Nähe eines größeren Marktes erwünscht ist. Eine zweite geeignete Stelle für eine solche Marktanlage befindet sich westlich am entgegengesetzten Ende der Hauptstraße, wo sie im Plane mit „reservierter Innenhof eventuell Marktplatz“ bezeichnet ist. Zwischen beiden steht die Wahl frei und der nicht gewählte könnte dann, wie schon vorher angegeben, anderweitig verwendet, etwa auch noch weiter für Verbauung aufgeteilt werden.

Die Stadtbahn (Pferdebahn oder Elektrische Bahn) ist mit schwarzen Linien eingezeichnet. Sie ist im Sinne einer Endigungsbahn von M-Ostrau her und wegen Betriebserleichterung als Schleife anzulegen, so daß immer nur auf einem einzigen Gleise nach derselben Richtung gefahren zu werden braucht.

II.
Das Straßennetz.

Angenommen wurden Straßenbreiten von 24 Metern und von 18 Metern für die beiden Hauptstraßen; ferner für Nebenstraßen Breiten von 15, 14 und 12 Metern und für Wohnstraßen 10 und 8 Meter. Hierzu sind in vergrößertem Maßstabe die typischen Querprofile eingezeichnet.

Geländeschwierigkeiten sind nirgends vorhanden, denn auch der an der zweiten, 18 Meter breiten, Hauptstraße hinziehende Böschungsrand weist so geringe Höhenunterschiede auf, daß sie mit einziger Ausnahme der Serpentinrampe beim Kirchenplatz ohne weiteres durch geringfügige Abgleichungen bei der Ausführung der Straßen durch bloß kurze Strecken auf das Verhältnis von 1 : 40 gebracht werden können. Bedenkt man, daß in Städten mit stark wechselndem Gelände z. B. Reichenberg, Karlsbad und dann gar in eigentlichen Gebirgsstädten Steigungsverhältnisse von 1 : 20 bis 1 : 10 geradezu landesüblich sind, ja sogar häufig Steigungen bis 1 : 8 und noch weniger vorkommen und daß dort trotzdem diese steilen Straßen von allen Gattungen von Fuhrwerken und selbst elektrischen Bahnen befahren werden, so ist klar, daß das hier leicht zu erzielende Verhältnis von 1 : 40 keinerlei Schwierigkeit bedeutet.

Was die Straßenbreiten angeht, so ist man heute von dem einige Dezennien herrschenden Schlagworte, daß Straßen durchweg möglichst breit angelegt werden sollten, weil sie Licht und Luft spenden und so die Lungen der Städte darstellen, bereits gänzlich abgekommen. Man hat sich durch eingehende Untersuchungen überzeugt, daß gerade die Straßenluft vermöge ihres mit Mikroben und sonstigen Verunreinigungen aller Art geschwängerten Staubes, der noch obendrein durch den besonders in den langen, breiten und schnurgraden Straßen ziehenden Wind stets aufgewirbelt und von einem Ende zum andern herumgetrieben wird, daß gerade diese schlechte Straßenluft das gesundheitsschädliche Element in unsern modernen Städten bildet. Andererseits ist man durch reichliche eingehende Berechnungen zu der Einsicht gekommen, daß die Anlage vieler und breiter Straßen eine geradezu finanziell unverantwortliche Vergeudung wertvollen Baugrundes bedeutet und daß deren Herstellung, Instandhaltung und Bewachung Summen verschlingt, wie sie selbst die reichsten Gemeinden ohne Überlastung der Umlagen gar nicht erschwingen können. Man sieht jetzt ein, daß auch die sogenannte „offene Verbauung“ mit den berüchtigten Bauwichen gerade deshalb entschieden verwerflich ist, weil durch diese Schlitze zwischen den Häusern die schlechte Straßenluft auch in die Höfe und Hintergärten dringt und auch dort die Luft mit Staub, Straßengestank und Straßenlärm erfüllt. Man hat erkannt, daß nur die Zusammenfassung der Höfe und Gärten im Innern der Baublöcke dort eine gesunde staubfreie Luft gibt und ein ruhiges behagliches Wohnen (Arbeiten und Schlafen) ermöglicht. Daher ist

man zu der mittels Bauordnung festgesetzten sogenannten „inneren Baufluchtˮ gekommen, die bereits in Hamburg, Bremen, Hannover und anderen Städten eingeführt ist, und die Formel des neuesten Städtebaues lautet, daß der Städtebauer ein Mindestmaß von Grundfläche für Straßen zu verwenden und dafür aber für gute Innenausbildung möglichst großer Baublöcke zu sorgen habe. Nach diesen wichtigen und richtigen Grundsätzen sind die hier angenommenen Straßenbreiten eigentlich alle um mindestens einen Meter noch zu breit, was deutlich daraus hervorgeht, daß Wohnstraßen in Berlin von nur 8 Meter Breite erlaubt sind und in Paris, sogenannte Hofstraßen selbst bei neuesten Anlagen mit nur 6 Meter Breite vorkommen und daß in Wien die Herrenstraße, also die zweitverkehrsreichste Straße, an ihren engsten Stellen nur 7 Meter aufweist. Nach alledem sind die hier zugeteilten Straßenbreiten vollkommen ausreichend und wäre es eine sogar zweckwidrige Verschwendung, sie noch breiter anzulegen.

Die Grundsätze, nach denen die Linienführung der Straßen durchgebildet wurden, sind:

1. Erzielung möglichst vieler und vollwertiger Bauplätze, denn die gesamte Baufläche einer Stadt ist ein großes öffentliches und privates Vermögen, das einmal durch einen schlechten Lageplan verloren, für immer unwiederbringlich zerstört ist. Dabei kommt es darauf an, daß alle Bauplätze möglichst viel Straßenfront zugeteilt bekommen, daß jeder ein Format und eine Größe bekommt, wie sie erfahrungsgemäß gut und vorteilhaft zu verbauen sind, daß im allgemeinen zwar verschieden große Bauplätze eingeteilt werden und zwar an der Peripherie des Baulandes größere, die dann später nach Bedarf unterteilt werden können, aber im ganzen mehr kleine und kleinste Bauparzellen, weil im Bedarfsfalle ein Bauherr, der mehr Raum wünschst, ja leicht mehrere nebeneinander liegende Parzellen zugleich ankaufen kann.

2. Die Erzielung eines guten Anschlusses an die schon vorhandenen Verkehrsrichtungen.

3. Die Herstellung guter Straßeneinmündungen. Dies ist eine sehr wichtige Angelegenheit, welche gerade von Seite der Ingenieure und Geometer, welche bisher häufig sich mit Lageplanverfassungen beschäftigt haben, ohne selbst viel gebaut zu haben, meist gar arg vernachlässigt worden ist. Werden da die Straßenzüge nur schablonenhaft mit der Reißschiene zusammengeschnitten je nach der willkürlichen Annahme ihrer Richtung, so ergeben sich sehr häufig spitzwinkelige Straßenmündungen und daher auch spitzwinkelige Eckhäuser, für die ein zweckmäßiger verzinslicher Grundriß nicht gemacht werden kann. Um diesem argen bautechnischen und somit auch finanziellen Übelstande auszuweichen, gibt es nur ein einziges Mittel, nämlich im Lageplan grundsätzlich spitzwinkelige Hausecken, also auch Straßenmündungen zu vermeiden. Dieses geschieht leicht durch Krümmung oder Brechung der Seitenstraßen, so daß sie zu einer senkrechten Einmündung in die Hauptstraße übergeführt werden. Dieses System habe ich bereits in dem Puivoger Lageplan in Anwendung gebracht und hat es sich dort vollkommen bewährt. Bei der zweckentsprechenden Durchbildung solcher Straßenmündungen stößt man aber trotzdem häufig auf große Schwierigkeiten, die sich nur durch die Bildung kleiner Plätze umgehen lassen. Dieser Punkt bedarf einer eingehenderen Begründung, denn auf dem hier gegebenen Bebauungsplane sind so nahezu ein Dutzend solcher kleiner Plätze entstanden. An und für sich ist das kein Nachteil, denn sie sind offenbar eine Zierde der ganzen Anlage, dienen zur Orientierung und regeln in jedem einzelnen Fall entweder den Verkehr oder auch die Teilung der Bauplätze nach Grundeigentumsgrenzen, was zur Vermeidung von Zusammenlegungs-Schwierigkeiten sehr wichtig ist, wie dies mehrfach aus dem Plane selbst ersichtlich ist. Es sei hier erlaubt, die eigenartigen bedeutenden Vorteile dieser kleinen Plätze aber noch näher zu erörtern und sei hierzu der anscheinend leicht vermeidbare kleine Platz im äußersten Osten der ganzen Anlage gewählt. Dieser Platz hat im Bebauungsplane die Gestalt wie in Fig. 1. Es ist klar, daß dieser Platz nach der gewöhnlichen Straßenführungsmethode sehr leicht hätte vermieden werden können durch unmittelbare Kreuzung der beiden Straßen wie in Fig. 2. Dieses gäbe eine gewöhnliche Straßenkreuzung in bekannter tausendfältig vorhandener langweilig alltäglicher Form. Es entstünde dabei aber der unter Umständen erhebliche Nachteil, daß der Bauplatz, weil er durch die Besitzgrenze r s zerschnitten wird, von zwei verschiedenen Grundeigentümern stückweise erstanden werden müßte. Um dem auszuweichen, müßte man mit diesem Eckhaus n in die Besitzgrenze r s (siehe Fig. 3) zurückweichen, wodurch aber ein häßlicher Dreiecks-Zwickelplatz entstünde. Rückt man nun, um diesem Übelstande wieder auszuweichen, die Straße c und den Eckbauplatz o derart zurecht, wie dieses aus Fig. 1 ersichtlich, so entsteht dadurch ein kleines reizendes und wie sich leicht zeigen läßt, auch sehr wertvolles Plätzchen.

Abb. 1. Abb. 2. Abb. 3.

Die Fensterfront des Hauses a erhält eine schöne lichte und luftige Fernsicht in die Gasse A; ebenso das Haus b in die Gasse B; das Haus c in die Gasse C; das Haus d in Gasse D. Alle sind jetzt nicht mehr gewöhnliche Straßenkreuzungs-Eckhäuser, sondern Platz-Eckhäuser mit gerader Aussicht auf die dort angeordnete Baumreihe, somit also offenbar bedeutend mehr wert als gewöhnliche Straßenhäuser. Dieser Wertvermehrung steht nur die Platzvergrößerung um die kleine Fläche entgegen und ist ohne jede eingehendere Berechnung doch auf den ersten Blick klar, daß der Wert dieser kleinen Fläche gar nicht in Betracht kommt gegen den hierbei erzielten Mehrwert der ganzen dortigen Häusergruppe. Genau ebenso verhält es sich mit allen den anderen in dem Bebauungsplane vorgesehenen kleinen Plätzen. Sie bedeuten alle eine Zierde des Stadtganzen, eine Verbesserung der Verbindungen und Orientierung, eine wesentliche Wertsteigerung der umliegenden Bauplätze.

4. Die sorgsame Berücksichtigung der Grundbesitz-Grenzen. Die Lösung dieser Frage ist im modernen Städtebau eine derart wichtige geworden, daß man sich in der ganzen Welt damit bereits eingehend beschäftigt. In England und Amerika, Hamburg, Mainz usw. haben die hier vorhandenen Schwierigkeiten bereits zu mehr oder

weniger einschneidenden Maßnahmen der Gesetzgebung geführt. In Deutschland ist darüber in den letzten Dezennien eine ganze umfangreiche Literatur entstanden, und die Not der Städteverwaltungen mit diesen Umlegungen und Zusammenlegungen führte bereits zu der energischen Forderung eines Reichsgesetzes, der sogen. lex Adikes. So groß ist die allgemeine Not mit all diesen aus den bloß geometrisch verfaßten Lageplänen sich ergebenden kleinen nicht bebauungsfähigen Zwickeln, welche wegen der mit ihnen allenthalben betriebenen Schikanierungen bereits sogar den terminus technicus: „Vexierstreifen“ erhalten haben, daß durch dieses angestrebte Reichsgesetz eine „zwangsweise Zusammenlegung“ ausgesprochen werden soll, wodurch sämtliche städtische Grundbesitzer zu einer Art Zwangsgenossenschaft zusammengeschweißt werden sollen. In diesem Sinne sind die ersten Gesetze in Frankreich erflossen schon seit 1852 und bald darauf nach französischem Muster in Belgien 1867. Schon ist aber auch eine Gegenbewegung der städtischen Haus- und Grundbesitzer entstanden, indem sich diese in zahlreichen Städten zu Vereinen zusammengetan haben, um eine derartige das ganze Privatvermögen gleichsam verstaatlichende Gesetzgebung zu verhindern und diese haben sich im Deutschen Reich bereits zu einem „Zentralverband aller städtischen Grundbesitzer-Vereine“ zusammengetan, in welchem bereits 1901 nicht weniger als 191 städtische Einzelvereine verbunden erscheinen mit dem statutarischen Zweck, diese ungerechte Gesetzgebung durch alle Mittel zu bekämpfen und sie tun dieses unter dem Schlagworte: „Vermögens-Konfiskation!“ So groß ist die Erregung aller beteiligten Kreise, denn so groß sind tatsächlich auf diesem Gebiete die Übelstände! —

Aber die ganze liebe Not und Sorge ist unnötig und stützt sich nur einzig und allein darauf, weil man überall nur rein geometrisch verfaßte, kenntnislos und talentlos gemachte Lagepläne hat.

Würde der Stadtplanverfasser es als eine seiner Pflichten erkennen, auch die vorhandenen Besitzgrenzen in Rechnung zu ziehen, so würden sich alle diese verbauungsunfähigen Zwickel, alle die „Vexierstreifen“ auf ein Mindestmaß herunterdrücken und alle Zwangsmaßregeln wären unnötig.

Als Beweis, daß die Verfassung eines derartigen Lageplanes wirklich möglich ist, kann eben dieser mein Plan für Marienburg dienen. Als besonderes Beispiel greife ich nur die einzige Besitzgrenze von a bis n heraus. Die Strecke a b fällt zusammen mit den Bauplatzgrenzen; von b c mit der Straße; von c d mit den Bauplatzgrenzen; von d e und f h, i k und l m mit der Straße; von h i und k l wieder mit den Bauplatzgrenzen. Der Rest m n ist gleichgültig; der kann auch nach der Grundbesitzgrenze abgeschlossen werden. Die Stelle bei g hätte ein gewöhnliches Eckhaus ergeben mit einem kleinen Eckchen auf fremdem Grunde, so daß, wenn dieses Eckchen nicht zu haben wäre, der Bauplatz unverbaubar wäre. Somit wurde hier mit einer kleinen Platzecke hinter die Eigentumsgrenze zurück gegangen, was hier gerade sehr schön wäre wegen der Verbindung mit der Rathausflucht. Somit bleibt nur die einzige Strecke von e f, der zuliebe aber der Rathausbau derart verschoben wurde, daß die zwei Dreieckszwickel, die von den beiderseitigen Grundeigentümern gegenseitig ausgetauscht werden müssen, genau gleich groß sind, daher ein Preisunterschied ausgeschlossen ist und im beiderseitigen Interesse ohne sonstige Schwierigkeiten somit eine freundnachbarliche gütliche Einigung wahrscheinlich ist.

Ebenso wurde bei der Durchbildung sämtlicher Grundeigentumsgrenzen verfahren, wie aus dem Plane ersichtlich ist. Durch die Blauschraffierung wurden noch ausdrücklich die wenigen Bauplätze, bei denen ein gegenseitiger und zwar gleichgroßer Austausch nötig ist, besonders kenntlich gemacht, um das ganze in dieser Richtung Vorgesehene leicht nachprüfen zu können.

III.
Wohnhaus und Villenviertel.

Die geschlossene Verbauung und der Villenbau sind unmittelbar aus dem Plane ersichtlich. Zu bemerken kommt nur, daß auch die sogenannte Reihen-Landhausverbauung besonders eingezeichnet wurde, weil diese Art Verbauung bereits um rund 8000 Kronen es ermöglicht, sich ein eigenes Heim mit kleinem Gärtchen zu verschaffen, was offenbar im Interesse aller mittleren Stände, kleiner Beamten usw. liegt und daher auf alle Art durch Bauerleichterung von Gemeindewegen durch Gründung von Beamten-Bauvereinen u. s. w. gefördert werden sollte.

Ein eigenes Arbeiterviertel wurde grundsätzlich nicht angenommen, teils weil ein solches in der Unterstadt ohnehin schon besteht, teils weil in Österreich unter den Arbeitern mehr die Aftermiete beliebt ist als das Kasernierungssystem in großen Logierhäusern, wie in den französischen Industrieorten.

IV.
Baublockbildung.

Hierbei wurden folgende Grundsätze festgehalten:

1. Rücksicht auf allenthalben möglichst verzinsliche Ausnutzung des Baugrundes.

2. Rücksicht auf eine gewisse Freiheit in bezug auf die jetzt ja noch nicht ganz sicher stehenden baulichen Anforderungen der Zukunft.

3. Außer der Zerschneidung der Baufläche in möglichst lange und schmale Streifen (sogen. Olmützer System), was offenbar die beste Ausnutzung des Baugrundes bei verhältnismäßig nicht allzugroßem Straßenbedarf, wegen Wegfall unnötiger Querstraßen ergibt, wurden und zwar gleichmäßig verteilt auf die verschiedenen Baugrundbesitzer auch größere Baublöcke angenommen, was eben unerläßlich gefordert wird, um die freie Entwicklung in der Zukunft zu sichern, um größere staub- und lärmfreie Innenräume zu erhalten und größere Bauflächen für etwa nötigen Bedarf von solchen für Gärten, Spielplätze, Eislauf- und Radfahrplätze, Parkhöfe, größere Werkstätten oder Fabrikanlagen, Badeanlagen, Wäschereien mit Aufhängeplätzen, Schulbauten mit Turnplätzen, Waisenhäuser und Versorgungshäuser, etwa eine städtische Brauhausanlage u. dgl. mehr. Alle diese Anlagen brauchen ebensowenig wie schon die eingangs besprochenen Markt- und Schlachthausanlagen an der für den Wohnhausbau so wertvollen Straßenflucht zu liegen, wohl aber muß möglichst rechtzeitig dafür vorgesorgt werden, und zwar lageplanmäßig, damit dann später die Gemeinde nicht in die unangenehme Lage kommt, für solche Bedürfnisse keinen Platz mehr finden zu können oder ihn unverhältnismäßig teuer erstehen zu müssen.

Solche Innenräume können vorläufig sehr zweckmäßig und vorteilhaft mit Hausreihen umbaut werden, wobei nur mindestens zwei Straßenöffnungen in das Innere hinein frei gehalten werden müssen. Die rechtliche Grundlage für solches Freihalten der Mitte wurde bereits gefunden und mit Nutzen durchgeführt in zahlreichen Städten durch die den Gemeinden zustehende stadtplanmäßige Festsetzung eines sogenannten „inneren Bauwiches.“ Dieser ist überall dort, wo er ursprünglich erscheint, durch eine eigene Punktierung im Lageplan angegeben.

V.
Gärten, Alleen, Vergnügungsorte.

Die Gartenanlagen sind aus dem Bebauungsplane ersichtlich. Alleen sind grundsätzlich nirgends in Doppelreihen angeordnet, weil dies unnötigerweise eine doppelt so große Zahl von Baumsetzungen beanspruchen würde. Außerdem sind sie überall auf diejenige Seite der Straße verlegt, wo sie von der im Süden stehenden Sonne beschienen werden, was ihrem Gedeihen förderlich ist und außerdem gerade dort Schatten gibt, wo derselbe für die Fußgänger erwünscht ist. An derselben Seite sind dann auch die nicht allzuhäufig zweckmäßigen Vorgärten angelegt, damit das Grüne zu größeren Gruppen zusammenwächst, während das Freihalten der entgegengesetzten Straßenseite dort einerseits den freien Anblick der Hausfronten ermöglicht, wobei dort dann auch mehrstöckigere Häuser ausgeführt werden sollten, wie dieses die eingezeichneten Straßenprofile zeigen und dort auch Verkaufsgewölbe passend angebracht werden können, was bei Häusern mit Vorgärten nicht ebensogut auszuführen ist. Dadurch wird ein mannigfaltiges Straßenbild erzeugt und ebenso eine den verschiedenen Baubedürfnissen entsprechende Verschiedenheit in der Verwendung der Bauplätze.

Größere Parkanlagen und Vergnügungsorte gehören aber in die Innenräume der großen Baublöcke, weil sie nur dort geschützt vor dem Straßenlärm, Wind und Staub gedeihen und auch den ersprießlichen Vergnügungs- und Erholungsort abgeben und andererseits nur so keine kostbare Straßenflucht der Privatverbauung entzogen wird.

VI.
Brunnen und Denkmäler.

Diese sind vorläufig nur sparsam ausgeteilt; wenn aber in der Zukunft ein größeres Bedürfnis darnach entstehen sollte, so ist reichlich dafür vorgesorgt eben durch die Anordnung der vielen kleinen Plätze. Zunächst sollten aber alle solche für den Ortspatriotismus nicht unwichtigen Kunstwerke nur auf dem Rathaus- und Kirchenplatz Aufstellung finden und zwar wäre vor allem am Rathausplatz ein Brunnen und am Kirchenplatz eine hohe Mariensäule erwünscht.

VII.
Öffentliche Bauten.

Schulen, Spitäler, Versorgungshäuser, Asyle, Kinderbewahranstalten, Kindergärten usw. gehören alle in die ruhigen weiten Innenräume der großen Baublöcke mit der inneren Bauflucht.

VIII.
Kanalisation.

Diese bedarf so wie ein Elektrizitätswerk oder eine Wasserleitung oder ein städtisches Gaswerk einer besonderen Bearbeitung und gehört sonach nicht in einen allgemeinen Bebauungsplan. Die Hauptströme wurden aber doch in den besonderen Plan, der auch die Trassen der Stadtbahnlinien enthält, eingezeichnet, um zu zeigen, daß auch darauf bei der Straßennetz-Anordnung Rücksicht genommen wurde. Was die öffentlichen Anstandsorte betrifft, so sollen sie einerseits leicht zu finden sein, aber andererseits nicht so offensichtlich das Straßenbild beherrschen, wie unsere oft geradezu unanständig aufgestellten Wiener Anstandshütten. Sie sollten in eigenen Gebüschen bei den zahlreichen kleinen Baumgruppen der kleinen Plätze untergebracht werden.

Schluß.

Was die Trinkhofanlage betrifft, so wird diese außer das Gemeindegebiet fallen und hängt deren Lage nur von besonderen Verhandlungen ab, entzieht sich also der Verfassung des vorliegenden Lageplanes. Wenn es aber einmal zur Errichtung eines Krematoriums kommen sollte, so wäre der geeignetste Platz hierfür das äußerste Ende der um den Puivoger Wasserbehälter angenommenen Parkanlage. Dort würden die Arkaden eines Krematoriums einen wirkungsvollen würdigen Abschluß geben.

Endlich sollen hier noch einige aus langjähriger Städtebaupraxis geschöpfte Erfahrungen als Anregung zu stadtbaupolitischen Maßnahmen verzeichnet werden. Zum erfreulichen Gedeihen einer Stadtanlage ist unbedingt nötig ein Stadtbaufonds; denn alle Verschönerungen, Verbesserung, Grundankäufe für öffentliche Zwecke benötigen frei verfügbares Geld. Dieser Fond wurde bereits in England und Amerika schon vielfach in erfolgreicher Weise erzielt durch eine kleine Steuer auf den bei Stadterweiterungen sich stets einstellenden großen Wertzuwachs der Baugrunde. Das heißt, wenn ein Bauplatz zuletzt nur z. B. für 1 qm 4 Kronen kostete und nun plötzlich auf 20 Kronen steigt; so wird zugunsten dieses Stadterweiterungsfonds von diesem mühelos erworbenen Wertzuwachs von 16 Kronen auf 1 qm eine etwa 4 bis 10 prozentige Umlage eingehoben. Eine zweite Art der Besteuerung zugunsten eines solchen Fonds, welche auch zugleich sehr ersprießliches zur monumentaleren und zweckmäßigeren Ausgestaltung des Privatbaues beitragen würde, wäre die Einführung einer Fenstersteuer, etwa nach dem Muster, wie sie in den meisten italienischen Städten besteht, daß nämlich die Zahl der Gassenfenster besteuert wird. Dies hat zur Folge, daß möglichst wenige und dafür größere Fenster in den Hauptfassaden angeordnet werden, was dem monumentalen Ansehen der Häuser und auch der guten Beleuchtung in den Zimmern wesentlich zugute kommt.

Endlich sollte auf Abänderung der Bauordnungen gedrungen werden im Sinne erleichterter Baubestimmungen nach französischem, englischen und deutschen Muster und auf die Einführung des kleineren Ziegelformates.

Die Erstrebung eines nur äußerst lästigen Enteignungs- und Umlegungsgesetzes ist jedoch ganz belanglos, wie in dem Vorigen bereits gezeigt wurde.

DIE MONUMENTALBRUNNEN IM STRASSENBILDE.

Von GUSTAV EBE, Berlin.

Die Verbindung des strömenden Wassers mit dem Plastisch-Figürlichen war schon dem Altertume geläufig, wie es die Löwenmasken an den Rinnleisten des griechischen Tempeldachs bezeugen; aber die Ausnutzung umfänglicher Brunnenwerke für die künstlerische Ausgestaltung der städtischen Straßen und Plätze gehört der Mehrzahl nach erst dem Mittelalter und der Neuzeit seit dem Beginn der Renaissance an.

Längere Zeit hindurch wurde die Anlage der Brunnen allein von dem einfachen Nützlichkeitsgedanken, von dem Bestreben das Wasser zum bequemen Gebrauche für Menschen und Tiere darzubieten, beherrscht. Zu diesem Zwecke waren ummauerte oder durch Steinplatten umschlossene Behälter am tauglichsten, in welche das aus zweckmäßig von einem oder mehreren Mittel- oder Seitenpfosten ausgehende Röhren ausströmende Wasser aufgefangen wurde; wie denn derartige Brunnen bis zur Zeit der Renaissance am häufigsten vorkommen. Bald jedoch wurde die Gestaltung des Brunnens eine Aufgabe der bildenden Kunst, und man begriff ihre Wichtigkeit für den Schmuck der Straßen, Plätze und Gärten, indem man sie entweder in die Mitte eines Platzes rückte oder als Unterbrechung und perspektivischen Abschluß des Straßenzuges oder der Baumallee verwandte. Diese Art der Benutzung monumentaler Brunnenanlagen hat alle Zeiten überdauert und gilt noch heute als beliebtestes Mittel zur Belebung der sonst toten Steinmassen der Städte und außerhalb derselben zur Verbindung der Landschaft mit der Architektur.

Der hauptsächlichste Schmuck monumentaler Brunnen, die plastisch-figürlichen Darstellungen, sind meist bis auf heute mythologischer und allegorischer Art; seltener wurden historische Personen wiedergegeben und noch seltener finden sich genrehafte Szenen und Einzelfiguren verwertet. Unter den mythologischen Wesen ist es wieder Neptun, als Meerbeherrscher, der eine hervorragende Rolle spielt, neben ihm Amphitrite, Nereiden, Tritonen und Seepferde. Der Reichtum der Erfindung nach der Seite des stofflichen Inhalts der Skulpturen hin ist nach dem vorigen nicht allzu groß, desto mehr aber befriedigt die häufig hervortretende, weit über das Maß des Dekorativen hinausgehende künstlerische Vollendung des Dargestellten, das namentlich in der Spätrenaissance- und Barockperiode oft von Meistern ersten Ranges geschaffen wird. Die Wirkung der Brunnen im Straßenbilde mag gelegentlich von Zufälligkeiten abhängig gewesen sein; es gibt aber genug Fälle, in denen die Absicht auf günstige Stellung und verhältnismäßige Größe zu den umgebenden Gebäuden deutlich hervortritt.

Eine gedrängte Übersicht der vorhandenen öffentlichen Brunnen nach Form und Lage braucht diesmal glücklicherweise nicht, wie sonst üblich, mit den Werken der Ägypter und Babylonier zu beginnen, da sich bei diesen ältesten Kunstvölkern keine Spur eines verzierten Brunnenwerkes erhalten hat; nicht einmal sind solche auf den zahlreichen Abbildungen ägyptischer Wohnhäuser zu finden. Über das erste Vorkommen künstlerischer Brunnenausstattungen belehren uns die von den Griechen erhaltenen Nachrichten und Reste.

In den meisten Fällen ist auch bei den Griechen der Brunnen eine einfache Nützlichkeitsanlage ohne dekorative Zutaten, wie es beispielsweise der Enneakrunos, der neunröhrige Quellbrunnen in Athen war. Eine größere Anzahl von Brunnenhäusern mögen aus einem auf Säulen ruhenden Dach ohne weitere plastische Beigaben bestanden haben. Indes gab es aufwandvollere Anlagen; so in Megara ein von Theagenes erbautes Brunnenhaus, das wegen seiner Größe, Schönheit und der Menge der Säulen sehenswert war (Paus. 1, 40). In Pellene war im Heiligtum des Asklepios über der Quelle das Bild des Gottes errichtet (Paus. 7, 27). An der Exedra des Herodes Atticus zu Olympia erhoben sich zu beiden Seiten eines Beckens offene Rundtempelchen mit Kuppeldach, unter denen je eine Statue stand. Aus marmornen Löwenköpfen ergoß sich das Wasser in das Becken. Die ganze tiefer liegende Anlage wurde von einer mächtigen Nische überragt, die mit einer auf einem Tambour ruhenden Halbkuppel überdeckt war. Im Inneren der Nische standen 21 marmorne Porträtstatuen.

Eine unmittelbare Einwirkung auf das Straßenbild könnte man vielleicht einigen Brunnenanlagen Korinths zuschreiben. Auf dem Marktplatze daselbst stand ein Brunnenhaus, das einen Poseidon von Erz, und unter seinen Füßen einen wasserspeienden Delphin trug (Paus. 2, 2). Auf einem zweiten Brunnen ebenda stand die Figur eines Bellerephontes auf dem Pegasos, aus dessen Hufe Wasser floß (Paus. 2, 3). Die Quelle Lerna daselbst war mit einer Säulenstellung umgeben, unter welcher Sitze angebracht waren (Paus. 2, 4).

Nebenbei bemerkt hat ein guter Teil der im Alten Museum zu Berlin aufgestellten antiken Marmorfiguren als Brunnenzierde gedient, wie die Reste der angebrachten Leitungen erkennen lassen; die Figuren stammen vermutlich aus den Peristylen und Gärten antiker Wohnhäuser und Villen, schwerlich von Straßenbrunnen.

Erst die Prachtstraßen der in hellenistischer Zeit in Kleinasien und Syrien errichteten Städte waren mit großartigen Brunnenwerken ausgestattet. So wird besonders von Antiochia am Orontes berichtet, daß dort ein Nymphäum, als Kuppelbau auf Säulen errichtet, mit fließendem Wasser versehen war.

Die Wasserleitungen der Römer sowie ihre unübertroffen großartigen öffentlichen Bäder sind bekannt genug, jedoch sind von einer Verwendung der Brunnen als Straßenschmuck nur spärliche Reste erhalten; so in Pompeji zwei mit Mosaiken verzierte Brunnennischen. Unzweifelhaft aber waren die Peristyle der Wohnhäuser und besonders die Gärten der Villen mit Wasserbecken und Springbrunnen reichlich versehen. Aus Pompeji stammt die Bronzestatuette des Fauns, der einen Schlauch unter dem Arm hält, aus dem Wasser in einen untergehaltenen Becher

fließt; jedenfalls ein schönes Beispiel der Verwendung eines lebensvollen genrehaften Motivs. Der Brunnen im Palazzo Mattei in Rom zeigt eine wasserspeiende Maske über einer Kufe. Der Marmorbrunnen im Vatikan besteht aus einem Becken, auf zwei hockenden Figuren ruhend, die Schläuche auf dem Rücken tragen. Der wassergebende Granatapfel in Bronze, ehemals einem Brunnen im Parvis der Palastkapelle zu Aachen angehörend, wird für römische Arbeit gehalten.

Für die west- und oströmische altchristliche Periode und ebenso noch im christlichen und muhamedanischen frühen Mittelalter kommen nur die symbolischen Reinigungsbrunnen inmitten der Vorhöfe der christlichen Basiliken sowie der Moscheen in Betracht, allenfalls noch die zur Erfrischung dienenden Brunnen im Inneren der orientalischen Wohnhäuser. Im Sommersaale des arabischen Hauses sind in der Regel an einer Wand etwas schräg gestellte Marmorplatten angebracht, über die Wasser nach einem mit Springbrunnen versehenen Becken herabfließt. Die maurischen Schlösser in Sizilien, die Zisa und Kuba, besaßen im Selamlik einen Springbrunnen. Der Hof der Alhambra zu Granada zeigt einen Brunnen aus dem späteren Mittelalter, aus einer großen Schale von Alabaster bestehend, die auf dem Rücken etwas steifbeiniger Löwen von schwarzem Marmor ruht.

Wie in der Antike, so ist auch im Mittelalter der Brunnen wesentlich eine Nützlichkeitsanlage geblieben und dient selten dekorativen Zwecken. In der Regel ist ein kleines offenes oder bedecktes Becken vorhanden, in das man einige Stufen hinabsteigt; bisweilen erhebt sich in der Mitte desselben ein Pfeiler, von dem eine Anzahl Röhren zur Verteilung des Wassers ausgehen. Die Becken mit Stufen sind meist in Gärten und Weinbergen angebracht; die überwölbten Nischen, mit Bänken zum Ausruhen umgeben, finden sich öfter an den Heerstraßen. In den Städten sind meist größere Becken vorhanden. Ein Brunnen zu Provins in Frankreich, gegenüber dem Hospital, aus dem 12. Jahrhundert, besteht aus einem sechseckigen Behälter, aus dessen Mitte eine starke Säule aufsteigt, die ehemals wohl eine Statue trug. An der Säule befinden sich drei wasserspeiende Bronzeköpfe. Die romanische Periode ist erst die Gründungszeit für die meisten Städte des inneren Deutschlands, deren künstlerische Durchbildung sich damals noch nicht auf die öffentlichen Brunnen erstreckte. Die offenen Brunnenstuben der Klöster aus derselben Periode bieten oft malerische Bilder, aber sie sind für die Öffentlichkeit verloren. Ein schönes Beispiel einer Brunnenstube aus dem 13. Jahrhundert bietet das Kloster Zwettl.

In der gotischen Periode läßt sich schon oft die Absicht erkennen, die Brunnen zur Bereicherung des Straßenbildes auszunutzen, und namentlich ist dies in den italienischen Städten der Fall. Auch in Frankreich gab es eine Menge schöner Brunnen aus dem 13. Jahrhundert, die aber größtenteils zerstört sind. — Fonte Branda von 1193 und Fonte nuova in Siena sind große, mit massiven Spitzbogen überwölbte, doch immerhin malerisch wirkende Wasserbehälter. Fonte gaja auf Piazza del Campo daselbst, 1339 von Agostino di Giovanni und Agnolo, ist 1419 von Quercia mit reichen Skulpturen im Stil der Renaissance versehen. Ein großes Becken wird auf drei Seiten von einer hohen Mauer umgeben, die in den Nischen mit biblischen Reliefs verziert ist. Einer der schönsten italienischen Brunnen ist der von 1280 auf dem Domplatze zu Perugia von Giovanni Pisano. Ein Stufenuntersatz trägt ein weites polygonales Becken, das mit biblischen und allegorischen Reliefs ausgestattet ist; über demselben folgt ein zweites auf Säulen ruhendes Becken mit angelehnten Figuren, aus dem sich auf einer Säule eine Schale entwickelt, die wieder Figuren in der Mitte aufweist. Der Brunnen in Viterbo auf dem Platze vor der Kirche, aus dem 14. Jahrhundert, besitzt wie der vorige einen Stufenunterbau unter einem polygonalen Becken. In seiner Mitte strebt ein Rundpfeiler auf, der eine Schale in Vierpaßform trägt, darüber folgt eine kleinere ähnlich geformte Schale, aus der eine Fiale aufsteigt. Ragusa besitzt ein großes steinernes Brunnenhaus, das mit einer Kuppel überdeckt und rings von einem Wasserbehälter umgeben wird, zu dem Stufen emporführen. In Ferrara neben dem Kastell der Este finden sich zwei Ziehbrunnen mit schmiedeeisernem Ueberbau, in Venedig im Palazzo Loredan ein solcher mit Marmoreinfassung.

Ein Ziehbrunnen zu Troyes in Frankreich, aus dem 15. Jahrhundert, zeigt ein innen ovales, außen oblong achtteiliges Steinbecken, auf dessen Rande drei schmiedeeiserne Stützen stehen mit Verbindungsrippen, an denen Rollen aufgehängt sind. Die Fontaine Louis XII. in Blois bildet einen mächtigen Steinkasten, der im oberen Teile mit Blendmaßwerk und Figurennischen geschmückt ist. Das Wasser strömt unten durch kleine Tierköpfe aus. Die Fontaine de la Crosse in Rouen hat die Form einer Wandnische, in die der Wasserkasten eingebaut ist; derselbe wird von einer Statue der Heiligen Jungfrau bekrönt. Ein Ziehbrunnen in einem Hause zu La Châtre besitzt einen steinernen Überbau in Form eines Türmchens. Das Brunnenhaus in St. Brieux, die sogenannte Belle Fontaine, bildet den Anbau einer Kirche. Der Brunnen auf einem Hofe in St. Saturnin, aus dem 16. Jahrhundert, besteht aus einem achteckigen Becken, in dessen Mitte ein polygonaler Pfeiler aufsteigt, der ein bedecktes Becken trägt, aus dem das Wasser durch Röhren ausfließt. Der Brunnen im Hofe von Notre Dame zu Paris, aus dem 14. Jahrhundert, hat einen schrankartigen, von Giebeln bekrönten Unterbau, darüber einen runden, von einem Krucifix überragten Aufsatz.

Die Reste eines Brunnens in der Karthause zu Dijon, um 1399 von Claus Sluter in Stein ausgeführt, zeigen einen sechsseitigen Pfeiler, an dem die Statuen von Propheten angebracht sind. Der Ziehbrunnen auf dem Domplatze zu Antwerpen, aus dem 15. Jahrhundert, angeblich von Quentin Massys, hat eine schmiedeeiserne Bekrönung, welche die Figur eines Kriegers trägt. Salisbury besitzt aus dem 15. Jahrhundert ein von allen Seiten durch Spitzbogen geöffnetes Brunnenhaus in einer Straße. Die Überdeckung bildet ein Zeltdach, über dem sich freiliegende Bogen als Träger eines Tabernakels mit Spitzdach zusammenschließen.

In Deutschland schafft die Gotik einigemale das Straßenbild wesentlich beherrschende Brunnenwerke, und zwar mit Vorliebe durch Benutzung architektonischer Formen, die sich als Spitzsäule oder Tabernakel darstellen. In dieser Art ausgezeichnet erscheint der „Schöne Brunnen“ in Nürnberg, wenn man sich mit dem Vorwiegen des turmartigen Aufbaues, der allerdings das Element des Wassers weniger zur Geltung kommen läßt, als die sich meist in mehreren Schalen übereinander aufbauenden italienischen Anlagen, befreunden kann. Unzweifelhaft bedeutend ist

Abb. 1.

Braunschweig. Brunnen auf dem Altstädter Marke.

dagegen die Wirkung des Nürnberger Brunnens auf das Straßenbild. Derselbe ist 1385 bis 96 von Heinrich dem Parlirer errichtet und erhebt sich in der Nähe der Frauenkirche, den Straßenzug unterbrechend, als reicher turmartiger Aufbau inmitten eines Beckens. Unten stehen die Statuen der sieben Kurfürsten, dann folgen die neun Helden und vor den Pfeilern des Mittelgeschosses acht Propheten des Alten Testaments. Die abschließende Pyramide wird von der Figur einer Nixe bekrönt; außerdem sind Köpfe als Konsolen und Tiergestalten als Wasserspeier angebracht. Der Marktbrunnen in Goslar stammt im wesentlichen noch aus dem 13. Jahrhundert; der Brunnen auf dem Markte der Altstadt in Braunschweig von 1408 hebt sich wirkungsvoll von dem Hintergrunde des Rathauses und der Martinikirche ab. (Abb. 1.) Ein flach liegendes steinernes Becken, in dessen Mitte ein starker Rundpfeiler drei mit Figuren geschmückte, in Blei gegossene, übereinander gestellte Becken trägt; über der oberen Schale erhebt sich ein zierlich durchbrochener Tabernakel mit Spitze. Ein Brunnen auf dem Hradschin in Prag, 1373 von Martin und Georg von Clussenbach gegossen, zeigt die Figur St. Georgs als Drachentöter. St. Wolfgang am Obersee im Salzkammergut besitzt einen in Bronze gegossenen Brunnen von 1500 neben der Klosterkirche mit burlesken Gestalten unter einem Baldachine. Der sogenannte Fischkasten neben dem Rathause in Ulm, 1482 von Jörg Syrlin dem Älteren herrührend, zeigt ein polygonales Becken, aus dem ein turmartiger Aufbau, ähnlich dem des Nürnberger Brunnens, aufsteigt; an demselben stehen drei jugendliche Ritterfiguren. Die Brunnen in Hall a. Kocher und in Urach, etwa von 1481, angeblich von Meister Christoph von Urach gefertigt, sind beide mit einer mittleren, Figuren tragenden Spitzsäule versehen.

Die Brunnenhäuser der Klöster aus der gotischen Periode sind meist verglast und büßen damit merklich an malerischen Reiz ein; im 15. Jahrhundert verzichtete man ganz auf ihre Anlage. Ein Brunnen im Kloster Maulbronn, aus dem 14. Jahrhundert, zeigt drei Schalen übereinander. Der überbaute Weihbrunnen im Dome zu Regensburg, ein Werk M. Roritzers, wird von einer Gruppe, Christus und die Samariterin darstellend, bekrönt. Die Sakristei im Kloster Lüne bei Lüneburg enthält einen Brunnen aus der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts; ein in Bronze getriebenes Becken trägt ein rundes metallenes Tempelchen mit Tiergestalten und Röhren, aus denen das Wasser strömt.

Die Brunnenhalle im Heidelberger Schloßhofe zeigt Spitzbogenarkaden auf monolithen Säulenschäften, die von der Pfalz in Ingelheim stammen sollen. Der Brunnen auf dem Fischmarkte in Schwäbisch-Hall von 1509 bildet eine große viereckige Kufe mit steinerner Rückwand, in der sich drei Nischen mit Figurengruppen befinden, in der Mitte St. Georg mit dem wasserspeienden Drachen, in den Seitennischen wieder Figuren und wasserspeiende Tiere. Die Brunnenwand stößt einerseits an eine Häuserflucht. Kuttenberg in Böhmen hat ein großes, auf einem Platze liegendes Brunnenhaus. Der Brunnen auf dem Fischmarkte in Basel, von Jakob Sarbach um 1467, besitzt ein polygonales Becken in Stein und in der Mitte desselben einen starken Rundpfeiler, der einen tabernakelartigen Aufbau mit biblischen Figuren trägt; die Spitze der Endfiale wird von einem Engel bekrönt.

Eine größere Bedeutung für die künstlerische Ausgestaltung des Straßenbildes gewinnen erst die reizvollen Brunnenwerke der Renaissanceperiode, an deren Herstellung öfter Künstler ersten Ranges beteiligt sind; besonders beachtenswert sind die aus der Spätzeit des Stils stammenden Schöpfungen. Die figürliche Plastik drängt sich in den Vordergrund, die Stellung der Brunnen ist meist so gewählt, daß sie als selbständige Kunstwerke zur Geltung kommen und zu den umgebenden Gebäuden der Plätze und Straßen in ein fein abgewogenes Größenverhältnis treten.

Brunellesco hat, allerdings für Innenräume, den Brunnen in der Badia bei Fiesole und den neben der Sakristei von S. Lorenzo in Florenz, letzteren um 1425, geschaffen. Von Dom. di Auria und Giov. de Nola rührt ein glücklich gedachter Brunnen in der Villa nazionale zu Neapel her; er ist mit einem Triumphbogen überbaut, an dessen geschlossenen Seitenteilen Karyatiden stehen; die Arkade wird durch eine auf Delphinen ruhende Schale ausgefüllt. Im Garten des Palazzo Pitti in Florenz befindet sich in einer Grotte ein Brunnen von Bandinelli und am Rande eines Teichs die Figur eines Mannes, der Wasser aus einem Fasse auslaufen läßt. Die Fontaine über dem Hofe des Palazzo Pitti von Susini zeigt eine gelungene Gesamtkomposition. Der Neptunsbrunnen auf Piazza della Signoria in Florenz von Ammenati zeigt sitzende Figuren auf dem Rande des niedrigen Beckens, den mittleren Aufbau von Seepferden umgeben und darüber die Kolossalfigur Neptuns.

Einen wahren Triumph feiert die Brunnenplastik in den großartig dekorativen, für alle Zeiten mustergültigen

Schöpfungen Giovanni da Bolognas, des großen niederländischen, aber hauptsächlich in Italien wirkenden Meisters. Sein Brunnen von 1564 auf dem großen Platze in Bologna zeigt in der Mitte des Beckens einen Aufsatz an dessen Ecken Najaden auf Delphinen reiten und Wasser aus den Brüsten spritzen, dazwischen sind Schalen auf Konsolen ruhend verteilt, darüber folgt wieder ein Aufsatz, auf dessen Ecken Knaben reiten und als Bekrönung dient der auf einem Delphin stehende Neptun. Der Oceanus und die drei großen Stromgötter an dem Brunnen der Isola bella im Boboligarten zu Florenz bilden eine Prachtdekoration ersten Ranges. Ein anderer Brunnen desselben Gartens zeigt eine Schale, über deren Rand sich die Köpfe von Satyrhermen emporheben, in der Mitte steht die Figur einer Venus. In der Villa reale zu Florenz befindet sich die Venusfontäne von Giov. da Bologna; unter ihrer Schale sind Delphine angebracht. Ebenda, ein Brunnen in dessen Becken zwei Figuren auf Postamenten stehen; den mittleren Stamm zieren unten Kinderfiguren, darüber eine Schale, dann folgt wieder ein Stamm mit Kindern, der eine zweite Schale trägt, aus der ein schlanker Schaft hervorragt, von der Gruppe des Herkules wie er den Antäus würgt bekrönt. Das Werk ist von Tribolo und Ammanati geschaffen. Im Hofe des Pal. Vecchio zu Florenz steht ein Brunnen von Verrocchio aus dem 15. Jahrhundert; er bildet eine auf einem Postamente ruhende Schale, darüber ein hoher Aufsatz, der einen geflügelten Knaben mit einem Schlauch in Bronze trägt. Prato besitzt einen Brunnen mit reichem, erhöht liegendem Becken; an seinem Rande zeigt sich ein wasserspeiender Schwan, in der Mitte ein Rundpfeiler mit Delphinen, darüber eine Schale, aus der eine Knabenfigur emporsteigt. Der Brunnen auf dem großen Platze zu Pesaro besteht aus einem weiten Becken, in dem scheinbar schwimmende Seepferde gebildet sind, in der Mitte tragen Tritonen eine Muschelschale. Der Brunnen hebt sich wirksam vom Hintergrunde des Palazzo communale ab.

Nicht dem Stadtbilde zugute kommend, aber doch als Vorbilder beachtenswert sind die Wasserwerke der römischen Villen, die Brunnen der Kloster- und Palasthöfe. Die Fontänen der Villa Papa Giulio zu Rom sind von Ammanati, die in der Villa Monte Dragone bei Rom von Giov. Fontana, die im Hofe des Klosters S. S. Apostoli zu Rom von Dom. Fontana geschaffen. Die besonders schöne Fontana delle Tartarughe in Rom um 1585 rührt von Giac. della Porta und Taddeo Landini her und ist in Stein und Bronze ausgeführt. Sie zeigt Delphine und vier bewegte Jünglingsgestalten, welche die am Rande der Schale kletternden Schildkröten tränken. Die innigste Verbindung der Landschaft mit architektonischer Regelmäßigkeit findet in den wunderbar reichen Wasserwerken der Villa d'Este in Tivoli von Orazio Olivieri und in denen der Villa Aldobrandini zu Frascati, 1598 von Giov. Fontana und Orazio Olivieri einen phantasievollen Ausdruck. Ein Brunnen von Giac. della Porta in der letztgenannten Villa hat ein Becken, dessen Rand mit Vasen besetzt ist, in demselben ein zweites Becken, in dessen Mitte ein Aufsatz mit Figuren aufsteigt. Eine schöne Fontäne inmitten eines großen, quadratischen, von vier Brücken durchschnittenen Beckens, die zu einem mittleren Rundbecken führen, befindet sich in der Villa Lante bei Bagnaia unweit Viterbo. Aus der Mitte des Rundbeckens erhebt sich ein achtteiliger Unterbau, auf dem vier überlebensgroße Jünglingsfiguren stehen; die Abteilungen des großen Beckens zeigen Marmorschiffchen, die von Genien gerudert werden.

Viterbo ist reich an schönen Brunnen. Die Fontana della Rocca daselbst auf weitem Platze, durch einen treppenförmigen Untersatz erhöht, hat zwischen den Treppen verteilte Becken, darüber folgt ein zweites polygonales Becken, aus dem eine Säule mit zwei Schalen aufsteigt. Der Brunnen im Hofe des Palazzo municipale daselbst aus dem 16. Jahrhundert hat über dem auf einem Stufenunterbau ruhenden Becken zwei Schalen, von denen die untere von Delphinen getragen wird, während aus der oberen ein von zwei Löwen gehaltener Palmbaum herauswächst. Ein anderer Hofbrunnen im Palazzo Vescovila daselbst zeigt ein Becken, aus dem sich eine plumpe Schale hervorhebt. Der Brunnen auf Piazza Vitt. Emanuele daselbst, von 1600, besteht aus einem Becken, aus einem Untersatze, in dessen Mitte lagernde Löwen angebracht sind und darüber aus zwei Schalen. In Asciano bei Siena steigt aus dem Becken eines Hofbrunnens eine Kandelabersäule auf, die Wasserstrahlen aussendet. Fano besitzt einen Brunnen von 1576 auf dem großen Platze; im Becken scheinen Löwenfiguren zu schwimmen, in der Mitte erhebt sich ein Pfeiler, der eine Schale trägt; über derselben erscheinen Delphine und als Bekrönung eine weibliche Figur. Am Brunnen auf Piazza Madonna in Loreto führen Stufen zu einem unteren Becken, auf dessen Rande Figuren sitzen; der mittlere Untersatz zeigt geflügelte Drachen an den Ecken, darüber eine Schale, weiter oben sitzende Figuren und wieder eine Schale. (Schluß folgt in Heft 11.)

BERLINER PLÄTZE UND PRACHTSTRASSEN.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Zu den nachfolgenden Betrachtungen und Studien haben in der verflossenen Städteausstellung zu Dresden und jetzt wieder in der Gartenbauausstellung zu Düsseldorf ausgehängte Pläne der Städte Berlin, Charlottenburg, Schöneberg usw. Anlaß gegeben. Der Einfachheit halber wird im folgenden unter Berlin schlechtweg das Konglomerat von Städten und Vororten verstanden, das zwar keine politische und vorläufig auch noch keine wirtschaftliche Einheit bildet, aber doch baupolizeilich von der Mitte nach außen hin nach denselben Grundsätzen abgestuft ist und in Bezug auf den Verkehr und die Anbauung als ein zusammenhängendes Ganzes angesehen werden muß.

Die älteren Plätze Berlins — der Leipziger Platz, der Wilhelmplatz, der Pariser Platz wenigstens in seiner ersten Anlage, z. T. auch die beiden Plätze am Neuen Tore — sind Schöpfungen staatlicher Fürsorge. Die sich der Architektur unterordnende gärtnerische Anlage des Leipziger Platzes, eines städtischen Schmuckplatzes in durchsich-

tiger, großflächiger Anlage, mit prächtigen Baumkronen steht in selten gut gelungener Harmonie zu den Platzwandungen. Die geschlossene Form der beiden Plätze am Neuen Tore, des einen außerhalb früher nur mit Baumreihen besetzten, der als Kinderspielplatz diente, jetzt aber bepflanzt ist, und des anderen innerhalb ähnlich wie der Leipziger Platz, jedoch in kleinerem Maßstabe, mit Baumgruppen angelegt und Rasenflächen, die durch die Unterteilung mit Streifen blühender Gewächse allerdings weniger groß wirken, verrät noch dasselbe Raumgefühl. Auch der Pariser Platz steht in gutem Verhältnisse zur Umbauung, deren Höhe jetzt für die Dauer festgelegt ist. Endlich der Wilhelmplatz, als gärtnerisch geschmückter Denkmalplatz, paßte vortrefflich in die vornehme Wilhelmstraße, als hier noch Ruhe herrschte, und die Voßstraße noch nicht die geschlossene Straßenwand nach Westen hin aufgerissen hatte. Bessere Plätze sind seitdem in Berlin nicht wieder entstanden, so wenig wie neuere Parkanlagen bisher die Schönheit des ebenfalls vom Staate geschaffenen Tiergartens übertrumpfen können. Freuen wir uns, daß der Leipziger Platz (siehe Tafel 77) vor einigen Jahren dem Schicksale einer ,,zeitgemäßen" Umgestaltung entgangen ist. Abgesehen davon, daß die ihn durchschneidende Leipziger Straße einen größeren, aber doch immer noch zu bewältigenden Verkehr, da dieser z. T. über die Voßstraße abgelenkt wird, aufzunehmen hat, ist hier nichts geändert. Etwas anders steht es aber, wie bereits angedeutet, mit dem Wilhelmplatze. Hier sind in der Tat die Verhältnisse wesentlich andere geworden. Der Verkehr verlangt eine Überquerung von der Mohrenstraße, bezw. dem Zieten-Platze nach der Voßstraße zur Entlastung der Leipziger Straße.

Abb. 1.

Wilhelmplatz in seiner gegenwärtigen Anlage.

Vor einiger Zeit hat einmal davon verlautet, daß der Tiergarten-Direktor einen Entwurf aufgestellt habe, nach dem das Rundbeet in der Mitte des Platzes zwar verbleiben, zwei Fahrdämme jedoch im Bogen um dieses Rundbeet herum über den Platz geführt werden sollen. Die Denkmäler würden dabei ihre gegenwärtigen Standorte behalten.

Die Frage erscheint wichtig genug, um ihr einmal näher zu treten. Der Platz ist regelmäßig gestaltet, mit verbauter Mitte. Der Verkehr ging aber, wie bei fast allen Plätzen älterer Zeit, an einer Seite des Platzes vorbei. Die Wilhelmstraße war die ausgesprochene Verkehrsstraße; die übrigen Randstraßen kamen für den Fahrverkehr kaum in Betracht. Der Platz lag also in einer stillen Bucht, und konnten demzufolge die ihn umgebenden Straßen, da auch der Verkehr in der Wilhelmstraße selbst kein allzu erheblicher war, mit in die Platzgestaltung einbezogen werden. Die am Rande aufgestellten Denkmäler richten das Antlitz nach außen. Zu ihrer Betrachtung war rund herum Raum und Ruhe genug. Dies ist anders geworden. Die Randstraßen werden jetzt bis auf den stillen Winkel beim Palaste des Prinzen Leopold, vom Verkehre beansprucht; sie gehören also gewissermaßen nicht mehr zum Platze, und die Denkmäler schauen in das Straßengetümmel. Damit ist die frühere Geschlossenheit der Platzanlage im ästhetischen Sinne verloren gegangen. Kommt nun hinzu, daß der Verkehr auch mitten über den Platz herüber geführt werden muß, da man auf die Dauer von der Mohrenstraße nach der Voßstraße hin nicht den Platz umfahren kann, so steht man heute vor einer anderen Aufgabe, als der Planverfasser s. Z. gestanden hat.

In der Abbildung 1 ist die gegenwärtige Einteilung nach dem Plane des städtischen Vermessungsamtes wieder gegeben und auf Tafel 78 ein Versuch dargestellt, wie der Platz den heutigen Anforderungen entsprechend umgestaltet werden könnte. Die Verbindung Mohrenstraße (bis zur Jerusalemerstraße oder gar bis zum Spittelmarkt, wie die Tageszeitungen berichten, obwohl die Notwendigkeit dieser Verlängerung noch zweifelhaft sein kann.) – Voßstraße (auch diese soll gar bis zum Schnittpunkt der Bellevue- und Tiergartenstraße durchgeführt werden?) ist in gerader Linie angenommen; daß die Axen der so verbundenen Straßenzüge nicht genau auf einander passen, wird wenig auffallen.

Beide, jetzt in dieser Axe stehenden Denkmäler müssen dann versetzt werden. Dies ist aber auch für die anderen über Eck angeordneten und damit dem Fußgänger im Wege stehenden Denkmälern erwünscht. Der Platz zerfällt dann in zwei Hälften; um ihm nun eine innere Geschlossenheit zu geben, sind die Denkmäler vom umbrandenden Verkehre ab, mit dem Gesichte nach innen hin aufzustellen, so daß wieder stille Plätze zur Betrachtung geschaffen werden. Die Gleichwertigkeit aller Denkmäler bedingt wie bisher einen möglichst gleichen Abstand von einander. Die Bepflanzung beschränkt sich demnach auf den Rand, der mit geschorenen Taxushecken abgegrenzt wird, und zu-

gleich den Denkmälern einen Hintergrund giebt. Steinerne Brüstungen, im Verein mit Bänken, sorgen für den Übergang zum mittleren freibleibenden Teile, der mit Steinplatten zu belegen ist. Der vorhandene Baumbestand bleibt möglichst unverändert.

Weniger Glück hat der Staat mit der neueren Anlage des Königsplatzes, des alten Paradeplatzes der Berliner Garnison gehabt. Leider ist der Platz mit seinen 100000 qm Fläche (die Place de concorde in Paris hat etwa 80000 qm) zu weit, und deshalb ohne Raumwirkung; auch durch die Dreiteilung mit einem Hauptmittelpunkte und zwei auf der Längsaxe angeordneten Nebenmittelpunkten zu zerrissen. Das Reichstagshaus steht wie zufällig am äußersten Ende ohne Beziehung zur Platzfläche. Wie diese eingeteilt, verkleinert werden müßte, haben s. Zt. die Pläne von Wallot und Schmitz überzeugend dargetan. Jetzt hat man sich damit begnügt, die ursprüngliche Anlage zu durchbrechen, wodurch wenigstens das Siegesdenkmal in Beziehung zum Reichstagshause gesetzt ist, ohne jedoch damit — Dank den verbliebenen Radialen — eine ausgesprochene Längsrichtung erzielen zu können.

Auch der Platz vor dem Brandenburger Tore ist der Stadt wohl geschenkt worden. Die Tafel 79 läßt deutlich erkennen, daß die viel getadelten Marmorbrüstungen zum Abschlusse der großen Fläche gegenüber dem gewaltigen Brandenburger Tore einerseits, und zum Übergange der Platzarchitektur zum Tiergarten anderseits notwendig sind, darum auch nicht kleiner sein dürfen. Mehr als dekoratives Beiwerk wirken allerdings die Figuren der Denkmäler, die im Maßstabe nicht zum Unterbaue passen, und die auch in der gewählten Aufstellung nicht glücklich wirken. Namentlich die Büsten sehen wie zufällig auf die Brüstung hingestellt aus, und sind zu klein im Verhältnisse zu den Adlern und Vasen, die die Endungen der Brüstungen betonen.

Die anderen Plätze hat mit wenigen Ausnahmen die Stadtgemeinde angelegt oder ausgestaltet. Der Dönhoffplatz war früher Marktplatz und hat noch an seiner Ostseite, also im Anschluß an die alte Stadt, den in vergangenen Zeiten üblichen Zuschnitt, indem die Leipziger Straße (undurchbrochen von einer Querstraße) mit geschlossener Wandung durchgeht, und die Kommandantenstraße über Eck einmündet, wodurch hier der Platz geschlossen erscheint. Da, wo der neue Stadtteil ansetzt, an der Westseite des Platzes, überkreuzen sich die Straßen an den Ecken. Die Leipziger Straße ist die alte Hauptverkehrstraße; später sind noch die Jerusalemer und die Kommandantenstraße für den Verkehr von Bedeutung geworden; still liegt die Krausenstraße da. Im ganzen noch eine günstige Platzanlage, deren Grundlinie die Leipziger Straße abgiebt. Dieser Platz ist nun bepflanzt worden, doch welch ein Unterschied gegen den Leipziger Platz! Als ob man auf der immerhin nur kleinen Fläche, eine große Parkanlage hätte schaffen wollen. Der Platz ist jetzt unübersichtlich, steht außer Beziehung zur Umgebung, entbehrt also der architektonischen Geschlossenheit; noch dazu ist die Mitte, der Schnittpunkt der hier sich überkreuzenden Fußwee verbaut.

Am Rande nach der Leipziger Straße hin steht das Steindenkmal, also mit dem Rücken gegen den Platz, so daß der Verkehr an den Denkmälern vorbei hastet und keine ruhige Betrachtung erlaubt. Vielleicht war diese Aufstellung gewählt, mit Beziehung auf das früher gegenübergelegene Haus der Abgeordneten, aber auch dies ist inzwischen (leider! auch ein wertvoller Bau!) verschwunden, — das Denkmal steht dort wie verloren.. Da ist doch die Frage aufzuwerfen, ob das Denkmal nicht besser auf dem Platze selber stände.

Allerdings ist es jetzt durch die Bepflanzung nach hinten gedeckt, und ist das Denkmal selber auch sehr klein im Verhältnisse zum großen Platze. Die Grundsätze aber, die schon die Akademie des Bauwesens in ihrem Gutachten über die bauliche Entwicklung der Stadt Berlin vom Jahre 1898 über die Aufstellung von Denkmälern dargelegt hat, drängen doch zu einem Versuche, der auf Tafel 80 Abb. B. dargestellt ist. Wie erinnerlich, hatte die Akademie auf die ungünstige Aufstellung des Lutherdenkmals hingewiesen, am Rande der Kaiser-Wilhelmstraße, so daß vor dem Denkmale kein ausreichender Raum zur Betrachtung geblieben ist, und wenn man von der Spandauer Straße herkommt, auf dem Neuen Markte die wenig interessanten Talarrücken der Reformatoren zu sehen sind. Es fehlt an einem Hintergrunde, und doch ist jetzt, nebenbei bemerkt, wieder derselbe Fehler am Beginne der Sieges-Allee gemacht worden, beim Rolanddenkmale, das dem Hauptverkehrszuge Bellevue - Tiergartenstraße die Hinterseite zeigt, woran die — im Gegensatze zu der sonst wohlgelungenen gärtnerischen Behandlung der Siegesallee — kleinliche Umpflanzung nichts bessert.

Überhaupt die Bepflanzung! Gartenplätze sind im allgemeinen keine Denkmalplätze; nur Brunnenplätze können sowohl als Denkmal- wie als Gartenplätze behandelt werden; und Gartenanlagen zur Verkleinerung zu großer Plätze sollten nur in Verbindung mit Kleinarchitektur, Terrassen, Brüstungen, Brunnen usw. ausgestattet werden, um die notwendigen Übergänge zwischen der Kunst und der Natur zu schaffen. Auf kleine Plätze, wie z. B. den Spittelmarkt, gehören überhaupt keine Grünanlagen; wirksamer ist dafür ein monumentaler Plattenbelag. Dies empfindet man auch auf dem Teile des Alexanderplatzes, auf dem die Figur der Berolina errichtet ist, die überdies ebenfalls zu dicht an der Verkehrstraße steht, und daher zu kolossal wirkt. Es ist eine Übertreibung, jedes freie Fleckchen aus vermeintlichen Gesundheits- und Annehmlichkeitsgründen bepflanzen zu müssen, — siehe dieserhalb die Ausführungen von C. Sitte, in „Großstadt-Grün" (Der Lotse, Hamburgische Wochenschrift für deutsche Kultur). —

Doch nach dieser Abschweifung zurück zum Steindenkmale, das in dem Vorschlage der Abbildung auf Tafel 80 (die gegenwärtige Platzgestaltung ist in Abbildung A wiedergegeben) auf den Platz gestellt, mit dem Rücken gegen die stille Krausenstraße als Hintergrund, das Gesicht dem den Platz überquerenden Volke zugewendet. Der Kleinheit des Denkmals entsprechend ist auch die es unmittelbar umgebende Platzfläche verkleinert, als ein Denkmalplatz gewissermaßen innerhalb des Gartenplatzes ausgespart. Demnach bleibt die Mitte frei; Sitzbänke dem Denkmale gegenüber sollen die Betrachtung erleichtern. Die Becken plätschernder Brunnen — anstelle hochsteigender Wasserstrahle, die unzugänglich auf den Rasenflächen zerstäuben, sind bis an die freie, mittlere Platzflüche herangezogen, um dem Spiele des belebenden Wassers besser folgen zu können. Steinbrüstungen fassen im übrigen den Denkmalplatz ein.

Eine völlig moderne Platzanlage ist der Lützowplatz, an dessen Nordrande, auf dem höchsten Punkte des Platzes und im Schnittpunkte mehrerer Straßenzüge als „point de vue“ unlängst der Herkulesbrunnen errichtet worden ist, in die Ferne und namentlich schön im Zuge der Maaßen- und Friedrich Wilhelmstraße wirkend — vgl. Tafel 81 (folgt in Heft 11). Dieser vom Tiergarten bis zum Nollendorfplatze reichende Straßenzug geht für das Auge quer über den Lützowplatz, während in der Tat nur der Fußweg herübergeführt und der Fahrdamm versetzt und zwar an der Ostseite herumgeführt ist. Bei der Anlage des Platzes war s. Zt. angeregt, auch den Fahrdamm quer über den Platz zu führen, der herrschenden Anschauung folgend, die für den Verkehr die gerade Linie als kürzeste Verbindung unter allen Umständen fordern zu müssen glaubt. Auch hierbei wäre die Platzanlage wohl ästhetisch auszustalten gewesen, wenn man auf eine symmetrische gärtnerische Behandlung verzichtet hätte. Die Versetzung der Fahrstraße war aber im verkehrstechnischen Sinne doch richtiger, weil sonst eine spitzwinklige Überschneidung zweier Fahrstraßen an der Südwestecke entstanden wäre, wofür nun die günstigere Gabelung getreten ist. Der kurze Umweg ist praktisch bedeutungslos und die Platzgestaltung im ästhetischen Sinne erleichtert. Bei der gegenwärtigen Anordnung scheiden sich Fahr- und Fußverkehr streng von einander und der Fußgänger hat doch auch Berücksichtigung zu fordern, vielleicht mehr, als ihm bisher in der Großstadt zugebilligt worden ist. So gehen über den Platz zwei Fußwege — der andere von der Schillstraße her — die sich in der Mitte des Herkulesbrunnens überschneiden und dieser steht mitten in der Verkehrsrichtung. Sieht man aber einmal von der Idee des „point de vue“ ab, so wäre auch noch eine andere Aufstellung des Brunnens denkbar. Der Platz liegt nach dem seine Nordseite begrenzenden Kanale hin offen; die Westwand geht mit leisem Knicke nach der Maaßenstraße geschlossen durch; die Ostseite ist nebst der Wichmannstraße verkehrsstiller und die Südwand bietet einen vortrefflichen Hintergrund. Hier also wäre auch ein Aufstellungsort für den Brunnen, nicht den vorhandenen Brunnen, der auf seine allseitige Freilage hin rund gearbeitet ist, sondern eines anders geformten, mit Rückendeckung in unmittelbarer Beziehung zum Platze selbst, wie es in Abbildung B der Tafel 81 versucht ist, die auch in Abbildung A die gegenwärtige Platzanlage zeigt. Auf einem etwas anzuhöhenden Unterbaue mit Wasserbecken erhebt sich der Brunnen, dem gegenüber, außerhalb der den Platz überquerenden Fußwege wieder Sitzbänke angeordnet sind.

Nicht von der Stadtgemeinde, sondern von einer Baugesellschaft ist, wie zum Schlusse noch angeführt sein möge, der Viktoria-Luise-Platz angelegt, auf Schöneberger Gebiet, ein Sternplatz schlimmster Form als Knotenpunkt dreier sich überkreuzender Straßenzüge. Da war es ein guter Gedanke, diesen Punkt zu betonen, denn sollen sonst auch Platzmitten frei bleiben, so war doch hier die gegebene Stelle, um die überlangen Straßenzüge, die nun einmal der Bebauungsplan festgelegt hatte, wirksam zu unterbrechen. Schade nur, daß als „point de vue“ ein Wasserstrahl, noch dazu ein zu schwacher Wasserstrahl gewählt worden ist, der sich, von der Motzstraße aus gesehen, vergeblich abquält, gegen die haushohen Straßenwandungen zur Geltung zu kommen. Hier würde eine hoch aufsteigende Säule am Platze gewesen sein. Daß der Fahrverkehr um den Platz herum geführt wird, hat bei seinem geringen Umfange nicht viel zu bedeuten, und auch die Fußgänger werden sich kaum über die verbaute Platzmitte zu beklagen haben — ein Vergleich mit dem Wilhelmplatze würde hier verfehlt sein. Glücklich den Verkehrslinien entrückt, befinden sich seitlich monumentale Sitzplätze, deren Hinterwand auf der Westseite eine Säulenkulisse bildet. Warum ist dieses Bauwerk aber nicht so gestellt worden, daß damit ein Loch in der Platzwandung, eine Straßeneinmündung gedeckt würde; und warum hat man nicht daraus auch gleich eine Säulenhalle als Schutzdach gemacht? So wirkt es lediglich dekorativ, im Stile der Plakatkunst etwa, um zahlungsfähige Käufer für Baustellen anzulocken.

Nun komme ich zu den Prachtstraßen. Ab und zu erfreuen die Tageszeitungen den Berliner mit der Nachricht von einer neuen Prachtstraße, einem monumentalen Verkehrszuge in gerader Linie bis in das Herz von Gott weiß was hinein, der in einigen Jahren in seiner ganzen Länge das Bild großstädtischen Lebens bieten werde. Nüchterne Zahlen, wie 48 m Breite für den Hohenzollerndamm oder 2450 m Länge für die Fortsetzung der Schöneberg-Steglitzer Prachtstraße nach Gr. Lichterfelde, vermögen eine gewisse Begeisterung zu erwecken, und damit, was die Zeitungsnachrichten auch beabsichtigen, die Ausführung des Planes der Verwirklichung näher zu bringen. Die einen fühlen sich stolz auf die großartige Straße als einer besonderen Eigenheit der Großstadt, die anderen atmen freier in der ausgeweiteten Anlage, deren Ende unverbaut bleibt und deren Seitenwände weiter zurücktreten, als sonst in den Maulwurfsgängen zwischen den Steinhaufen, die man großstädtische Bebauung nennt.

Beides ist verständlich, und bis zu einem gewissen Grade auch berechtigt. Als Rückgrat für neu zu erschließende Baugelände ist eine Hauptverkehrstraße notwendig und sollte an einer solchen allgemein, hohe geschlossene Bebauung zugelassen — eine wesentliche Bedingung gerade für eine Prachtstraße —, und könnten deren Anliegern erhöhte Beiträge zu den Straßenbaukosten auferlegt werden. Im Weichbilde der gleichmäßig fortwachsenden Großstadt wird die Breite einer solchen Straße auch nicht leicht zu groß bemessen sein. Doch sind auch aus einer papierenen Begeisterung oder aus dem Reklame-Bedürfnisse einer Bau- und Bodengesellschaft heraus willkürlich gegriffeneBreiten zu vermeiden, da unter der kostspieligen Veranstaltung doch immer die Nebenstraßen mitzuleiden haben — die Bodenpreise gehen auch hier in die Höhe, ohne dafür besondere Vorteile zu bieten. Die allmählich in den Vororten verschwindenden Gärten erfordern, soweit nicht durch öffentliche Parkanlagen Ersatz dafür geschaffen werden kann, wie es jetzt in Charlottenburg durch Umwandlung der Jungfernheide in einen Volkspark, und nicht zuletzt seitens des Staates durch Überlassung des Grunewalds für die Berliner Bevölkerung geschieht, auch deshalb Prachtstraßen, weil die öffentlichen Parkanlagen doch immer nur der unmittelbaren Umgebung zugute kommen, und weil es vielfach noch an Spielplätzen für die Kinder fehlt. Für den letzteren Zweck bietet die Prachtstraße allerdings nur einen kümmerlichen Ersatz.

(Schluß folgt in Heft 11.)

CHRONIK 1904

HANNS ANKER

Aus dem DÜRERBLATTE, herausgegeben vom Dürerbunde, Juli 1904, teilen wir folgendes mit:

Von den Arbeiten des geschäftsführenden Ausschusses: Weitere Arbeitsgelegenheit boten uns die Neubauten auf dem Sonnenstein bei Pirna, die natürlich kein so wichtiges, aber immerhin auch ein außerordentlich schönes Stadtbild schwer beeinträchtigen. Wir stehen hier noch mitten in der Agitation durch Zeitungspolemik und Eingaben und wollen von dieser Sache daher erst später berichten. Das Gleiche gilt von unsrer Agitation gegen ein weiteres Umsichgreifen der „geschlossenen Bauweise" in Loschwitz, das in mancher Beziehung als eine Art Muster-„Gegenbeispiel" von Orts-Verhäßlichung von besonderem Interesse ist. Eingaben gegen besonders verunzierende Reklametafeln usw. im Elbgelände haben wir hauptsächlich gemacht, um sozusagen über die Taktik im Kleinkrieg Erfahrungen zu sammeln. Auch allerhand Recherchen, selbst über so kleine Fragen wie die: warum eigentlich ein schöner Baum an schöner Stelle gefällt wurde, schienen uns in dieser Beziehung nicht unbeträchtlich. Gilt es doch hier, ein noch ganz neues Gebiet nicht nur zu bearbeiten, nein, großenteils sogar noch zu erforschen. Wir müssen ja unsre Freunde und Feinde großenteils erst noch kennen lernen, und ebenso die Arsenale, die uns zur Verfügung stehen, die Burgen, die unsre Sache noch schützen, die Laufgräben gegen unsre Stellungen und von den Pfaden bis zu den Heerstraßen die Wege, die uns vorwärts bringen.

Die Dürergesellschaft Stettin berichtet: Eine Eingabe „bezüglich der Bauten Alt-Stettins", welche die Stettiner Dürergesellschaft auf Anregung des Hauptvorstandes an den Stettiner Magistrat richtete, hat den Zweck, vor allem vor dem Niederreißen der guten Wohn- und Nutzbauten, die in der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts unserer Stadt das charakteristische Gepräge verliehen, zu warnen, denn den öffentlichen, historisch interessanten und stilistisch fesselnden Werken wird ja auch hier schon der Schutz der offiziellen Denkmalspflege zu teil. Wir schlugen zunächst vor, durch photographische Aufnahmen und durch Sammeln der in Privatbesitz vorhandenen Bilder aus dieser Zeit der Öffentlichkeit den Wert dieser Bauten nahe zu bringen und machten zugleich in einem Verzeichnis auf die wichtigsten erhaltenswerten Stadtbilder und Einzelhäuser aufmerksam.

ZUKUNFTSBILD DER LONDONER RIESENAVENUEN.

Seit geraumer Zeit schon arbeitet die königliche Verkehrskommission in London an der Aufgabe, wie die unhaltbaren Zustände, zu denen die bisherige planlose Anlage von Untergrund- und Tiefbahnen geführt hat, zu beseitigen seien. Der kürzlich von ihr veröffentlichte „Entwurf für die Londoner Hauptavenuen" bedeutet insofern einen Fortschritt ihrer Studien, als er Zeugnis ablegt von der Erkenntnis, daß die vollständig verfahrenen Londoner Verkehrsverhältnisse nur durch einen Plan zu lösen sind, der mit der Politik der halben Maßregeln endgültig bricht und mit kräftigem Entschlusse die natürliche Grundlage für den Großstadtverkehr wieder herstellt. Als solche kann nur ein Straßensystem bezeichnet werden, das die City, das Herz der Stadt, mit den Außenbezirken auf kürzestem Wege und mit den schnellsten und ausgiebigsten Verkehrsmitteln verbindet. Da ein solches Straßennetz in London nicht vorhanden ist, so will man es nachträglich auf künstlichem Wege schaffen. Hierzu sollen zunächst zwei mächtige Verkehrstraßen, Hauptavenuen, die eine von Norden nach Süden, die andere von Osten nach Westen, durch ganz Groß-London hindurch gelegt werden, beide in den Vororten beginnend und endigend, im Mittelpunkt der City (Mount-Pleasant) sich kreuzend und die Hauptknotenpunkte des Verkehrs und die Endbahnhöfe berührend (siehe Abbildung 1). Jede dieser Straßen hätte eine Länge von fast 40 Kilometern (Entfernung von Hamburg-Lübecker Bahnhof bis Oldesloe, oder von Berlin-Anhalter Bahnhof bis Trebbin) bei einer Breite von 48 Metern.

Abb. 1.

Der Grunderwerb für die beiden Avenuen wird annähernd 1 1/2 Milliarden Mark kosten, doch wird dieser Betrag durch Wiederverwertung bis auf verhältnismäßig wenige Millionen ausgeglichen. In einer Gesamtlänge von 77 Kilometern werden die Avenuen ein Areal von 276 Quadratkilometern mit 5,2 Millionen Einwohnern (nach Vollendung des Baues, in 10—15 Jahren, voraussichtlich 7 Millionen) in ihren Verkehrsbereich einbeziehen. Die außerhalb gelegenen Bezirke aber sollen an die Avenuen durch Zweigstraßen (auch Straßen erster Klasse genannt) angeschlossen werden, die von den Hauptverkehrstraßen an der Peripherie im Nordosten, Südosten, Südwesten und Nordwesten auf kürzestem Weg an die Avenuen herangeführt werden. Sie sind gleichfalls Durchbruchstraßen, in einer Gesamtlänge von 74 1/2 Kilometern bei einer Breite von 30 Metern. Grundsätzlich ist bei der Linienführung beider Straßenarten auf die Sanierung Bedacht genommen, so daß mit ihrer Anlage eine ganze Anzahl übervölkerter, ungesunder Stadtgebiete in den von ihnen durchzogenen Gegenden Londons beseitigt werden.

Was die Hauptavenuen außer ihrer Länge zur bequemen Bewältigung des zu erwartenden ungeheuren Verkehrs geeignet machen wird, ist die Absicht des Entwurfes, sie innerhalb der bevölkerten Stadt, auf mehr als die Hälfte ihrer Ausdehnung (43 Kilometer), als zweistöckige Straßen zu bauen, und insbesondere den Wagenverkehr, den verschiedenen Geschwindigkeiten der Fuhrwerke entsprechend, zu trennen.

Die Einteilung der zweistöckigen Straße ist aus Abbildung 2 ersichtlich, die einen Querschnitt unmittelbar vor der Kreuzung einer Querstraße darstellt. Bemerkenswert ist, daß eine besondere Fahrbahn für Automobile vorgesehen ist, die sich gewöhnlich auf der unteren Straße befindet und über die kreuzenden Hauptquerstraßen mit Rampen hinüber gehoben wird, wie aus Abbildung 2 ersichtlich ist. In der normalen Straße, in der die Automobilstraße unten liegt, ist der darüber befindliche Raum der oberen Straßendecke offen, um Licht und Luft in die untere Straße hineinzulassen, die außerdem durch besondere Lichtschächte erleuchtet wird. Unter den Fußsteigen der unteren Straße sind geräumige durchlaufende Gänge zur Unterbringung von Rohr- und Kabelleitungen angeordnet, wodurch das leidige Aufreißen des Straßendammes künftig vermieden wird.

Abb. 2.

Das obere Stockwerk bildet die eigentliche Avenue. Zu ihr gelangt man von den bestehenden Straßen her auf Rampen, die bei den wichtigeren Straßenkreuzungen vorgesehen sind. Für Fußgänger dienen außerdem Treppen, die, in bestimmten Abständen, vom Untergeschoß nach der Avenue führen. Die zweistöckige Bauart der Hauptavenuen hört natürlich in den ländlichen Gebieten auf, wo die beiden Fahrdämme rechts und links der Automobilstraße für den Verkehr der weniger schnellen Fahrzeuge ausreichen. (Abbildung 3.) Die obere Avenue wird dort in Höhe der unteren Straße mit dieser vereinigt. Die Breite bleibt die gleiche, die Einteilung der Straße die der unteren Avenue, auf der nun auch die Gleise der Straßenbahn Platz finden.

Abb. 3.

Über der Motorenstraße ist die Führung einer Schwebebahn nach dem System Langen, die den Schnellverkehr der beiden gewaltigen Verkehrsadern zu besorgen hätte, vorgesehen.

Der Entwurf stellt die Anwendung einer Unterpflasterbahn (Railways in Shallow Subways, sowie die Tiefbahn (Railways in Tubes), in vergleichende Berechnung.

Für den Bau der Avenuen, einschließlich der Gänge für Rohrleitungen und der Zuführungsrampen — aber ohne die elektrischen Bahnanlagen — sind etwa 426 Millionen Mark veranschlagt.

Die Kosten der elektrischen Schnell- und Straßenbahnen berechnet der Entwurf zusammen wie folgt:

I. Bei der Schwebebahn . . . . Mk. 172,8 Millionen,
II. Bei der Unterpflasterbahn . . . ,, 340,8 ,,
III. Bei der Tiefbahn (tubes) . . . ,, 431,0 ,,

Hierbei sind alle Betriebsmittel einbegriffen.

Die Gesamtkosten für die Avenuen (am Ende des 15. Jahres nach Beginn der Bauausführung) werden angegeben:

I. Bei der Schwebebahn zu . . . Mk. 662,7 Millionen,
II. Bei der Unterpflasterbahn zu . ,, 892,7 ,,
III. Bei der Tiefbahn zu . . . . ,, 1024,1 ,,

Endlich ergeben die Ertrags-Berechnungen bei $3\,^1/_4\,^0/_0$iger Verzinsung und 60jähriger Tilgung:

I. Bei der Schwebebahn einen jährlichen Überschuß von Mk. 7,3 Millionen,
II. Bei der Unterpflasterbahn ein jährliches Defizit ,, ,, 1,4 ,,
III. Bei der Tiefbahn ein jährliches Defizit ,, ,, 6,4 ,,

Die Vorteile des Schwebebahn-Systems fallen (vorausgesetzt, daß obige Rentabilitäts-Rechnungen zutreffen) in die Augen. Der Entwurf sagt dazu noch folgendes:

„Die Schwebebahn ist ein neues System, das seine Probe in Deutschland bestanden hat. Sie bietet große Sicherheit gegen Entgleisung und Feuersgefahr. Sie sieht leicht und gefällig aus, und da sie keine geschlossene Fahrbahn hat, entzieht sie der Straße Licht und Luft (wenn überhaupt) in kaum nennenswertem Maße. Auch verursacht sie weniger Geräusch als eine elektrische Straßenbahn."

Von den Unterpflaster- und Tiefbahnen heißt es: „Da sie sich unter der Erde befinden, haben sie vor Niveau- und Hochbahnen den Vorzug voraus, daß sie unsichtbar sind und den Verkehr nicht stören. Andrerseits aber ist die Fahrt auf ihnen keine Annehmlichkeit, und ihre Anlage verursacht erheblich höhere Kosten."

Eigenartig ist der beabsichtigte Tarif. Es werden zwei Zonen vorgeschlagen: eine Mittelzone, ungefähr $6\,^1/_2$ km vom Kreuzungspunkte beider Avenuen nach allen Richtungen hin gemessen, alles übrige als äußere Zone, umfaßt die vier Endabschnitte. Zwischen 7.30 und 11 Uhr Vormittags (Hauptverkehrszeit der Geschäftsleute aus den Vororten nach der City) kostet jede Fahrkarte auf den Stationen der Außenzone 3 Pence ($25\,^1/_2$ Pfg.) für jede beliebig lange Fahrt, einschließlich des etwaigen Umsteigens; auf jeder Haltestelle der Mittelzone 2 Pence (17 Pfg.). Des Nachmittags von 4 Uhr 30 Min. bis 8 Uhr (Hauptgeschäftsverkehr in der entgegengesetzten Richtung) kosten die Fahrkarten umgekehrt 2 bezw. 3 Pence. Während der übrigen Stunden soll der Fahrpreis für jede beliebige Fahrt einheitlich 2 Pence betragen, doch sind für die Arbeiter vor 7.30 Vorm. Rückfahrkarten zum einfachen Preise von 3 Pence für Fahrkarten, die auf der äußeren, und 2 Pence für Karten, die auf der inneren Zone gelöst werden, vorgesehen. Durch diese Ansetzung der Fahrpreise wird in sehr praktischer Weise den Straßenbahnen der ihnen naturgemäß zukommende Verkehr auf kürzere Entfernungen zugewiesen und dem unnötigen Andrang auf der Schnellbahn während der Hauptverkehrszeiten ganz von selbst gesteuert.

Aus der POSENER BAUORDNUNG (im Druck erschienen bei A. W. Hayn's Erben, Berlin) datiert vom 31. März 1903, teilen die Baupolizeilichen Mitteilungen, herausgegeben vom Senator Dr. Plathner, Hannover, folgendes mit:

§ 66. Gebäudegattungen. Es werden unterschieden: a. Einfamilienhäuser, Zweifamilienhäuser und Mehrfamilienhäuser. Einfamilienhäuser und Zweifamilienhäuser sind solche, die nach ihrer ganzen Bauart dazu bestimmt sind, nur von einer Familie bezw. nur von zwei Familien bewohnt zu werden. Andre Häuser gelten als Mehrfamilienhäuser. b. Kleine Häuser und große Häuser. Als kleine Häuser werden diejenigen angesehen, bei welchen die Geschoßhöhe von Fußboden zu Fußboden höchstens 3,5 m, der äußere Abstand der Umfassungsmauern (die äußere Gebäudetiefe) höchstens 11 m, die Länge der durch massive Quermauern nicht verspannten Tragmauern höchstens 8 m beträgt; welche ferner nicht mehr als 8 kleine Wohnungen enthalten, von denen die Hälfte höchstens aus drei, die andre Hälfte höchstens aus vier zum dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmten Räumen besteht. Wird eine der genannten Abmessungen oder die Zahl bezw. die Raumzahl der Wohnungen überschritten, so ist das Haus als ein großes zu betrachten. Ein- und Zweifamilienhäuser, welche unter

Benutzung der erleichternden Vorschriften in §§ 67—72 erbaut sind, dürfen nur von einer bezw. zwei Familien bewohnt werden. In demselben Sinne ist die Zahl der zulässigen Wohnungen in „kleinen Häusern“ auf acht beschränkt. Die folgenden §§ geben dementsprechend abgestufte Bestimmungen für die Mauerstärken, Flurgänge, Breite, Steigungsverhältnis und Zahl der Treppen, Feuersicherheit der Treppen, Stockwerkshöhen und Decken. Erst durch derartig abgestufte Vorschriften ist die Erbauung kleiner, niedriger oder Eigenhäuser zu fördern.

FÜR DIE GROSSE HEERSTRASSEN-BRÜCKE, die in der verlängerten Bismarckstraße in Charlottenburg über die Stadt- und Ringbahn führen soll, sind vom Magistrat die Kosten auf 750,000 M. veranschlagt. In dem Vertrage mit der Deutschen Bank über die Erschließung von Neu-Westend hatte die Stadt diese Kosten übernommen. Vom Oberpräsidenten der Provinz und von der Eisenbahnverwaltung sind drei Pfeilerreihen für den Brückenbau genehmigt worden. Dieser wird 50 m breit, genau so breit wie die Heerstraße selbst. Bezüglich der Führung der künftigen Untergrundbahn an der Brücke enthält die Magistratsvorlage folgende bemerkenswerte Angaben: „Mit Rücksicht auf die Fortführung der Untergrundbahn von der Sesenheimer Straße aus durch die verlängerte Bismarckstraße nach Westend und die Überführung der Untergrundbahn über die Gleise der Stadt- und Ringbahn und unter der Fahrbahndecke der Brücke war es erforderlich, der Bismarckstraße im Anschluß an die Brücke und der Brücke selbst eine solche Höhenlage zu geben, daß die Überführung der Untergrundbahn in der geplanten Weise ohne technische Schwierigkeiten ermöglicht wurde.“ — Für die verlängerte Bismarckstraße zwischen Schloßstraße und Platz B ist die Höhenlage derart festgesetzt, daß an ihrer Kreuzung mit der Stadt- und Ringbahn die Möglichkeit gewahrt bleibt, die Untergrundbahn im Falle ihrer Weiterführung nach Westend über die Stadt- und Ringbahn hinweg, im übrigen aber unterhalb der Brückentafel der geplanten Brücke zu führen. Die Brücke, die ganz aus Eisen hergestellt wird, enthält einen Mittelfahrdamm von 10.90 m, je zwei Seitenfahrdämme von je 5.50 m, je zwei Bürgersteige von je 6.35 m, einen Reitweg von 6.50 m Breite und einen selbständigen Straßenbahnkörper von 8.90 m.

Entwürfe für einen Häuserblock am Kaiser-Wilhelm-platz in Bremen für deutsche Architektur zum 1. März 1905. Drei Preise von 5000, 3000 und 2000 Mk. — andere Verteilung vorbehalten. Im Preisgericht die Fachgenossen Geh. Hofrat Prof. Dr. C. Gurlitt-Dresden, Kgl. Baurat, Stadtbaurat L. Hoffmann-Berlin, Kgl. Baurat O. March-Charlottenburg, Baurat Weber-Bremen und Oberbankdirektor Büching in Bremen als Ersatzmann.

Unser Mitarbeiter, Herr Zivilingenieur FORBÁT hat auf Grund seiner Arbeit „Der Bau der Städte an Flüssen in alter und neuer Zeit“ an der Technischen Hochschule in Darmstadt die Würde eines Dr. Ing. erlangt.

BÜCHERSCHAU.

Zeus, Gedanken über Kunst und Dasein, von einem Deutschen. Verlag von Ferdinand Enke, Stuttgart 1904.

Neuere technisch-künstlerische Bestrebungen im Backsteinbau. Vortrag des Herrn Stadtbauinspektor O. Stiehl, gehalten auf der 40. Hauptversammlung des deutschen Vereins für Ton-, Zement- und Kalkindustrie E. V. am 23. Februar 1904. Preis 50 Pfg. Verlag der Tonindustrie-Zeitung Berlin NW. 5.

Schluß des redaktionellen Teils.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Otto Dorn, Gr.-Lichterfelde-Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth, Berlin W., Markgrafenstrasse 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

Empfehlenswerte Bezugsquellen.

Bauartikel
A. Siebel, Düsseldorf-Rath, s. Ins.

Beleuchtungsartikel
Berliner Bogenlampen - Werkstätten, Berlin C.
Böttcher & Götze, Berlin N
J. F. Herrmann & Co., Karlshorst-Berlin.

Bücher
(Architektur, Bau- und Ingenieurwissenschaft.)
Ernst Wasmuth, Berlin W. 8.

Cementwaren
Baumhold & Co., Hildesheim.

Clichés
C. Behling, Berlin W. 66, s. Inserat.

Closets
Harry Held, Ludwigshafen.
Franz Otto, Dresden 18.
Forster, Tobias & Co., Berlin SW.
Max Brandenburg, Berlin SO.

Drahtzäune
Ernst Babst, Berlin NO.
L. Herrmann, Dresden, s. Inserat.
O. Wischke, Berlin NO.
C.S.Schmidt, Niederlahnstein a.Rh

Eiserne Fenster
Joh. Schulze, Berlin NO., s. Ins.
G. Fürstenberg, Berlin N.

Eisenkonstruktionen
Ernst Babst, Berlin NO.
Oskar Wischke, Berlin-NO.
König, Kücken & Co., Berlin NO.
Richard Berthold, Leipzig-Gohlis.
A. Benver, Berlin NW., s. Inserat.
Hein, Lehmann & Co. A.-G., Reinickendorf Berlin, s. Inserat.

Gasartikel
A. Benver, Berlin, s Inserat.

Kanalisationsartikel
A. Benver, Berlin, s. Inserat.

Kochapparate
Hildesheimer Sparherdfabrik A. Senking, Hildesheim.

Kunst- und Bau-Glaserei
Max Markus, Berlin N.
Josef Scherer, Berlin W. 15, Kirchliche und profane Glasmalerei und Kunstverglasung.
C. J. Schneider & Sohn, Berlin C.

Kunststeine
Heinrich Knab, Steinfels, s. Ins.

Lastenaufzüge
Gottschalk & Michaelis, Berlin O.
Louis Neubauer, Chemnitz.

Linoleum
Deutsche Linoleumwerke Hansa, Delmhorst, s. Inserat.

Massive Zwischendecken
M. Czarnikow & Co., Berlin W.
Neugebauer & Schybilski, Berlin SW.
Wayss & Freytag, Berlin NW.

Ornamente
Detmolder Stuckfabrik, Albert Lauermann, s. Inserat.

Pumpen
Carl Vogel, Chemnitz.
H. Angers Söhne, Nordhausen.
L. Knoll, Berlin N.

Schieferplatten- und Schieferwaren-Fabrik
J. Hegmanns, Köln a. Rh.

Schreibmaschinen
Frister & Rossmann, Berlin SO.
C. Behling, Berlin W. 66.

Schreibmaschinen-Utensilien
Carl Schütte, Berlin, Leipzigerstrasse 113 s. Inserat.

Treppen (eiserne)
Eisenwerk Joly, Wittenberg, s. Inserat.
L. Edelmann, Berlin C

Treppen (hölzerne)
L. Geissler, Berlin S.

Treppen (Kunststein)
M. Czarnikow & Co., Berlin C.

Türschlösser
Diehr & Liers, Berlin O. 27.

Wäscherei-Maschinen
Heinrich Timm, Berlin SO., s. Inserat.

Wasserleitungsrohre
A. Benver, Berlin NW., s. Inserat.
Sälz & Co., Frankfurt a. M.

Windturbinen
Deutsche Windturbinenwerke R. Brauns, Dresden.
Max Brandenburg, Berlin SO.
L. Lohde, Berlin SW.
Adolph Pieper, Moers a. Rh.

Ta

belassene } Strassenfluchten,
neue } in geschlossener Bauweise.
Bauplätze für geschlossene Bauweise.
Grundabtheilungen.
Bauplätze für offene Bauweise.
neue } Strassenfluchten
belassene } in offener Bauweise.

verbaubare Fläche.
innere Baugrenze.
Privat-Gärten.

projectierte öffentliche Gebäude.

öffentliche Durchhäuser.
Vorgärten.
Garten-Anlagen.

Strassen zur späteren Durchführung.

derzeitiger Bestand und Eigenthumsgrenzen.
abzutragende Gebäude.
Gleichwertige Grundstücks-Fragmente. (Umlegung durch Tausch)

Von Eigenthums-Grenzen getheilte Bauplätze.

Brunnen, Denkmale etc.

Marktstände.

(230) Höhenquoten in Meter. (abgerundet.)

>8< >24< Strassenbreiten in Mtr.

Reserv. Innenhof (Schlachthaus)

Turn-Schule Platz

Reservierter Innenhof. event. Markt Platz.

Kirchen-Platz

Ring Platz

Rampe

Spiel Pl.

Reihen Cottage

Zum Friedhof

ARCHITEKT: CAMILLO SITTE.

BEBAUUNGS-PLAN VON MARIENBERG.

STRASSEN-PROFILE.

1: 500

18·00 m

8·00 m

15·00 m

10·00 m

24·00 m

12·00 m

14·00 m

Restaurant

Reservoire

Caffee-Haus

Markt-Platz

Reservierter Innen-Hof

nach Rahmschloss

nach Witkowitz

Reservierter Innen-Hof für Industrie-Zwecke u. dgl.

Reservierter Innen-Hof (Schlacht-Haus)

KIRCHENPLATZ. MARIENBERG.

Bebauungsplan für Marienberg.

Kirchenplatz. Architekt: C. Sitte.

DER STÄDTEBAU

bestehendes Gebäude.
Sacristei.
Pfarr-Garten.
Pfarrhof.
Kirche.
Anbau.
bestehend. Gebäude.
bestehendes Gebäude.
Auffahrts-Rampe.
Hauptstrasse.
Hauptstrasse.
Ring-Platz.
225 224 223 222 221 220 219 218 218 217
KIRCHENPLATZ. 10 5 0 10 20 30 40 50 mtr. MARIENBERG.

Bebauungsplan für Marienberg.

Kirchenplatz. Architekt: C. Sitte.

Leipziger Platz in Berlin.

Naturaufnahme.

Mohren-Str.

Zieten Platz.

Wilhelm - Strasse.

Kaiserhof - Strasse.

Voss-Str.

Vorschlag zur Umgestaltung des Wilhelmplatzes in Berlin.

Architekt: Th. Goecke.

DER STÄDTEBAU

Platz vor dem Brandenburger Tore.

Naturaufnahme.

A

B

A. Dönhoffplatz in seiner gegenwärtigen Anlage.

B. Vorschlag zu seiner Umgestaltung.

Architekt: Th. Goecke.

1. Jahrgang 1904 11. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

BERLINER PLÄTZE UND PRACHTSTRASSEN.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

(Schluß aus Heft 10).

Können die Plätze als erweiterte Straßen aufgefaßt werden, so bilden die Prachtstraßen gewissermaßen langgezogene Plätze und müssen also in ihrer Gestaltung nach ähnlichen Grundsätzen behandelt werden. Da entsteht denn die Frage, woher die Vorliebe rührt für die endlos gerade Linie, ohne Knick und ohne Abschluß? Was hat die Vorstellung, daß z. B. die Friedrichstraße eine Stunde lang sei, für einen Wert? Zu übersehen ist diese Länge nicht — man nimmt also nur die Uhr zur Hand, um die Richtigkeit der Behauptung nachzuprüfen. Praktisch und ästhetisch ist damit nichts gewonnen. Sicherlich ist die gerade Straße, nicht nur in der Ebene, sondern auch als eine großstädtische Anlage überhaupt berechtigt und im allgemeinen darf man wohl sagen, je breiter eine Straße ist, um so länger kann sie auch sein. Im einzelnen wird dies Verhältnis jedoch von der Höhe der Straßenwandungen, von der Einteilung der Straßenfläche bestimmt. Bei hoher geschlossener Bebauung kann die Straße breiter und länger sein, als bei offener, niedriger Bebauung; bei gehäufter Gliederung des Straßenquerschnitts, namentlich durch mehrfache Reihen von Bäumen, durch die Licht- und Kabelpfosten, durch schmale Rasenstreifen und viele Straßenbahngleise usw., erscheint die Straßenbreite geringer, als sie wirklich ist. Dann darf die Straße auch nicht so lang sein, als bei großflächiger Einteilung in Fahrdamm, Promenadenwege, auch Wasserläufe, worauf man sich in der Barockzeit so gut verstanden hat. Man denke nur an die Prachtstraße, die später von der Rheinischen Eisenbahn brutal durchschnitten worden ist, von Bonn nach Poppelsdorf, ferner an den Nymphenburger Kanal mit seinen Begleitstraßen in München usw. Diese Anlagen vertragen ziemlich bedeutende Längenentwicklungen. Es kommt also, wenn auch nicht alles, so doch viel auf die Einteilung der Straße an.

Ein Wechsel im Profil, also eine Teilung der Straße nach der Länge, ist ein weiteres Mittel, überlange Straßen kürzer erscheinen zu lassen. Auf den modernen Straßen steht überdies zu viel herum; nicht von einem einheitlichen Gesichtspunkte geordnete Anschlagsäulen, Laternen, Straßenbahntafeln, Verkehrsschilder, Feuermelder usw. Der Rohr- oder Kabelleger, der Gärtner, der Pflasterer, ein jeder arbeitet nach eigenem Ermessen, ohne sich um den anderen zu kümmern. Es kommt also weiter auf ein Zusammenarbeiten, auf die Einordnung dieser einzelnen Elemente in den Plan des Straßenarchitekten an, um eine harmonische Wirkung zu erreichen — in lange Linien geordnet, die nebst den Baumreihen, wie die Kaneluren einer Säule wirken, wie die Lisenen der aufsteigenden Wand, um damit der Längsrichtung zum künstlerischen Ausdrucke zu verhelfen.

Doch irgendwo muß die Straße ein Ende haben. Eine Krümmung vielleicht zum Schutze gegen den einfallenden Wind, ein Knick zur Richtungsänderung, eine Versetzung, um einem hervorragenden Gebäude einen bevorzugten Platz zu geben — dem Verkehre würde damit in keinem Falle ein Hindernis bereitet; warum soll aber auch der Fahr-Verkehr vor allen anderen Anordnungen stets den Vorzug haben? Die Fußgänger verdienen, wie schon bemerkt, ebenfalls Berücksichtigung, und zwar nicht nur die über die Straße hinwegeilenden, sondern auch diejenigen, die darin wohnen. Nur auf dem Papiere kommt eine übermäßige Länge zur Geltung — in Wirklichkeit nicht, und

Abb. 2.

Lützow-Platz in Berlin. Naturaufnahme.

darum ist die von Ludwig Hercher im Jahre 1899 angeregte Verlängerung der Bismarckstraße in Charlottenburg insofern keiner sonderlich glücklichen Idee entsprungen, als sie in gerader Linie bis nach den Pichelsbergen durchgeführt werden soll, zumal hierbei eine nicht unerhebliche Steigung nach Neu-Westend herauf zu überwinden ist. Hercher hat selber später versucht (s. Centralblatt der Bauverwaltung 1902), die starre Gerade von der Schloßstraße ab durch eine Schlängellinie zu ersetzen, ohne jedoch an dem Verlaufe dieser Straße noch etwas ändern zu können, womit freilich nicht gesagt sein soll, daß dieser Vorschlag als ein bereits ausgereifter anzusehen gewesen wäre. Das Profil der Bismarckstraße hatte die Stadt Charlottenburg u. a. in Dresden ausgestellt — siehe die Tafel 83. Der Damm ist in nicht weniger als fünf Bahnen geteilt, von denen die mittelste, 10 m breite, Truppendurchzügen dienen und überhaupt aussergewöhnlichen Verkehrsansprüchen gerecht werden soll. Daran stößt einerseits ein Reitweg, andererseits die Straßenbahn mit derart zweckentsprechender Anlage der von Rasenstreifen eingefaßten Gleise, daß der Wagen ungefährdet bestiegen und verlassen werden kann. Baumreihen begleiten streckenweise entweder die Mittelbahn oder die Straßenbahn und den Reitweg. Zwei weitere Fahrbahnen für den gewöhnlichen Verkehr schließen sich an die rund 6 m breiten, von Baumreihen besäumten Bürgersteige an. Die Straße ist also in Anbetracht ihrer Länge reichlich gegliedert. Der Verkehr auf breiten Straßen soll zwar in bestimmten Bahnen geleitet, nicht willkürlich über eine große Fläche ausgebreitet werden — doch empfiehlt es sich alsdann, die Trennungslinien der einzelnen Glieder nicht zu scharf zu betonen. Östlich der Wilmersdorfer Straße, also nach der Stadt hin, ebenso wie am Tegeler Wege nördlich der Eisenbahn neben dem Reitwege ist wieder die fast schon typische Mittelpromenade zwischen zwei Fahrbahnen angeordnet, von denen die eine in der Mitte die Straßenbahngleise aufnehmen soll. Die Bürgersteige sind je 7 m breit und nicht weniger als 5 Baumreihen sollen die einzelnen Teile der Straße von einander scheiden.

Fast die gleiche Einteilung ist für die Straßen 43 und 63, die im ganzen 49 m Breite erhalten, vorgesehen. Ebenso vielfach sind aus anderen Gründen die Uferstraße am Tegeler Wege südlich der Eisenbahn, 41 m breit, und das Charlottenburger Ufer, 37,7 m breit, geteilt, letzteres in normaler Weise mit tiefliegender Ladestraße und zwischen dieser und dem höheren Fahrdamme mit Promenadenweg, dessen Baumreihe auf der Böschung steht und damit den freien Blick auf das Wasser hemmt. Reicher ist die Straße am Tegeler Wege ausgebildet, mit breiter Rasenfläche, von Gehwegen begleitet am Wasser entlang, und mit einer Promenade in der Mitte zwischen zwei Fahrstraßen. Ohne nähere Kenntnis der Gründe, die zu dieser Einteilung geführt haben, würde man dafür eintreten, die 10 m breite Rasenfläche in die Mitte zu verlegen, und die Promenade an das Ufer, wobei sich wahrscheinlich die Zahl der Glieder verringern ließe. Fast übereinstimmende Anordnung haben die 38 m breite Straße No. 30 und die 42 m breite Straße No. 7a erhalten, beide mit doppelten Fahrbahnen, Straßenbahngleisen in der Mitte, von Rasenstreifen mit Baumreihen eingefaßt, also in derselben Weise, wie die Bismarckstraße westlich der Wilmersdorfer Straße und wie in der Hardenbergstraße, wo sie sich außerordentlich bewährt. Die Bürgersteige sind 6 m breit angeordnet. Nicht recht erkennbar ist es, warum die beiden Fahrstraßen immer gleichwertig behandelt werden. In der Hardenbergstraße

z. B. ist nur der vom Zoologischen Garten an, nach dem Knie hin rechts gelegene Fahrdamm als eigentliche Verkehrstraße anzusehen, während der andere hauptsächlich die Zufahrt zu den gegenüberliegenden Häusern vermittelt. Es scheint dies nur der Symmetrie halber geschehen zu sein. Eine ruhige Profilierung weist die 34 m breite Kaiserin Augustastraße auf mit einem Fahrdamm und Straßenbahngleisen in der Mitte, 11 m breiten Bürgersteigen und zwei Baumreihen.

Diesem symmetrischen Profile seien einige Straßenprofile der Stadt Wiesbaden gegenübergestellt, Tafel 84, die Wilhelmstraße, 35 m breit und nur einseitig bebaut mit einer Fahrbahn nebst Reitweg und einer seitlichen mit zwei Baumreihen besetzten Promenade, und die Rheinstraße, 37 m breit, an beiden Seiten bebaut in fast derselben Anordnung, mit dem Unterschiede, daß sich zwischen die Promenade und die Vorgärten der Häuser noch eine zweite schmälere Fahrstraße einschiebt, die den Hausverkehr vermittelt. Praktisch und schön, wobei die Vorgärten und die Promenade an die Sonnenseite verlegt sind. Demgegenüber zeigt das letzte, wieder symmetrische Profil der 36 m breiten Adolfsallee eine stark gehäufte Gliederung, obwohl die seitlichen Fahrbahnen als zweckmäßig für den Hausverkehr, die mittlere Fahrbahn für den durchgehenden Verkehr anzuerkennen sind. Derselbe praktische Zweck hätte sich wohl auch durch Zusammenlegung von Promenade, Reitweg in der Mitte und einer Verschmelzung der Mittelfahrbahn mit einer seitlichen zu einer breiteren Fahrbahn für den durchgehenden Verkehr erreichen lassen, so daß auf der anderen Seite nur eine schmälere Fahrbahn verblieben wäre. Eine einfachere Gliederung der Straßenprofile wird also im allgemeinen bei unsymmetrischer Einteilung der Straßenfläche zu erzielen sein.

Einige weitere Straßenanlagen (siehe Tafel 85), die ebenfalls in Dresden ausgestellt waren, haben wieder ganz symmetrische Profile, ohne zu einer Häufung der Gliederung gekommen zu sein — durch Anordnung sehr breiter Fahrbahnen. Die Potsdamer Straße, Abbildung A, ist nach Einschränkung bezw. Beseitigung der früheren Vorgärten mit 15 m breitem Fahrdamm und je 4,25 m breiten Bürgersteigen angelegt, wohinter noch 5,5 m breite Vorgärten folgen, die aber zum großen Teil als solche schon verschwunden sind, so daß dann die Bürgersteige die stattliche Breite von 9,75 m erhalten, der Bedeutung des Fußverkehrs in diesem Straßenzuge entsprechend und die Möglichkeit gewährend, an den Schaufenstern der Ladengeschäfte, ungestört durch den Verkehrstrom, stehen bleiben zu können. Leider mußten bei dieser Neuteilung die alten prächtigen Bäume geopfert werden. In der etwa 62 m breiten Yorkstraße, Abbildung B, von der Belle-Alliance- bis zur Großbeerenstraße ist eine rund 15 m breite Mittelpromenade, die von schmalen Rasenstreifen mit Baumreihen eingefaßt wird, angelegt, worauf je $11\frac{1}{2}$ m breite Fahrbahnen und weiterhin je 6 m breite Bürgersteige mit Vorgärten folgen; die Rasenstreifen sind zu schmal, um in der Straße zur Geltung zu kommen. Promenaden, sofern sie als Kinderspielplätze dienen, sind von ziemlich geringer Bedeutung für den Fußverkehr und es fragt sich doch, ob es grundsätzlich nicht vorzuziehen ist, dafür besser breitere Bürgersteige anzulegen und an Stelle der Promenade eine möglichst breite Rasenfläche, die nur von schmalen Gehwegen zu beiden Seiten eingefaßt wird. Vergleiche dieserhalb den Mittelteil des Profils der trefflich wirkenden Johann-Georgen-Allee in Dresden, Abb. 3 im Texte. Schmale Rasenstreifen, zumal wenn sie nicht noch durch Blumenbeete geteilt werden, sind meist von kleinlicher Wirkung, deshalb hat man auch wohl in der Stübel-Allee in Dresden (Abb. 4) die beibehaltene Mittelpromenade zugunsten breiterer Rasenstreifen eingeschränkt; der Bürgersteig ist hier an der Hauptverkehrseite 7 m breit angelegt, an der anderen Seite vorläufig nur $4\frac{1}{2}$ m breit, mit $2\frac{1}{2}$ m breiten Vorgärten, die später bei Bedarf zum Bürgersteige hinzugezogen werden können.

Endlich sei noch die Promenade in der Bärwaldstraße, Abbildung C, angeführt, die in glücklicher Weise mit Mittelrasen und Spielplätzen von je 2 Promenadenwegen und vier

Abb. 3.

Abb. 4.

Abb. 3. Dresden. Johann-Georgen-Allee.

Abb. 4. Dresden. Stübel-Allee.

Baumreihen begleitet, angelegt ist, so daß die Fläche und deren gärtnerische Behandlung zusammengehalten sind. Besonders günstig wirkt dabei, daß an den Bürgersteigen keine Baumreihen angeordnet sind und dieses gibt den Fingerzeig dafür, daß man bei der Neugestaltung der Straße Unter den Linden auch wohl besser die Baumreihen an den Bürgersteigen fortgelassen hätte. Sie stehen im Wege, sind dem Verkehr hinderlich und stören die Übersichtlichkeit der Straße. Wahrscheinlich ist es Pietät, die zu ihrer Aufstellung geführt hat, da in der Straße früher sich immer vier Baumreihen befunden haben, von denen die beiden äußeren, der Erweiterung der Fahrdämme halber, haben fallen müssen. Diese Veränderung aber ist durchaus begründet infolge der fortschreitenden Umwandlung der Straßenwandungen, die früher aus verhältnismäßig niedrigen und kleinen Häusern bestanden und jetzt durch hohe, geschlossene Bebauung ersetzt werden. Demgegenüber würde die alte Via triumphalis auch mit nur zwei Baumreihen in der Mitte ein genügendes Gegengewicht bilden.

Als beliebtes Mittel, überlange Straßenzüge zu teilen oder abzuschließen, müssen vielfach als „points de vue" aufgestellte Kirchen herhalten, wie die Lutherkirche in der Bülowstraße und von der Gneisenaustraße aus, die Matthiaskirche von der Yorkstraße aus und in der Maaßenstraße, die katholische Garnisonkirche von der Gneisenau- und der Blücherstraße aus usw. Die verhältnismäßig geringen Baumassen mit den schlank aufstrebenden Spitztürmen wirken auf größere Entfernungen zu winzig und zierlich gegenüber den langen Horizontalen der hohen Häuserreihen mit meist kräftig betonten Ecken. Wie anders würden sich da etwa breitgelagerte Kuppelhauben zur Geltung bringen, wenn man nun einmal an der Bloßstellung in der Straßenaxe festhalten will. Andernfalls würde der Wirkung der Kirche eine mehr seitliche Stellung zu gute kommen, so daß sie bei weiterem Abstande nur eine Ecke sehen läßt und sich erst beim Näherkommen in voller Gestalt zeigt, wie die Lutherkirche, wenn man von der Großgörschenstraße herkommt. Selbst die Einbauung in die Straßenwand braucht man nicht zu scheuen, wie der das Straßenbild am Nollendorfplatze bereichernde Turm der amerikanischen Kirche beweist.

Doch bietet die Kaiser Wilhelm-Gedächtniskirche in reicher Gruppierung fast von allen Seiten ein gutes Bild, wenn auch mit Rücksicht auf die Form des Auguste Viktoria-Platzes selbst zu wünschen gewesen wäre, daß man die Kirche bis an die Stelle des älteren romanischen Hauses zurückgeschoben hätte. Sie schließt auch eine neue Prachtstraße, die bereits genannte Hardenbergstraße wirkungsvoll ab, die glücklicherweise nicht zu lang geraten ist und durch die Baugruppen der Kunstakademie und der Musikhochschule noch scheinbar verkürzt wird. Die alte, zum Charlottenburger Schlosse führende Prachtstraße, die Berliner Straße, wird dagegen erst in weiter Entfernung von der schönen Schloßkuppel geschlossen — da unterbricht denn jetzt die lange Straße in wirksamster Weise der die Häuserreihen mächtig überragende, in der Straßenwandung stehende Rathausturm. Die Architektur hat also auch heute noch Mittel genug, um schöne Straßenbilder zu schaffen — nur muß ihr der Bebauungsplan gute Bauplätze bieten.

DIE MONUMENTALBRUNNEN IM STRASSENBILDE.

Von GUSTAV EBE, Berlin.

(Schluß aus Heft 10).

Die Aqua Felice in Rom auf Piazza de Termini von Dom. Fontana hat ihren Schwerpunkt in der Architektur, in drei Arkaden ionischer Ordnung, die von einer Attika bekrönt sind, während die Mittelnische von der Kolossalstatue des Wasser schlagenden Moses eingenommen wird. Der schöne Marmorbrunnen im Klosterhofe von S. Spirito in Rom besitzt ein niedriges weites Becken, aus dem sich ein runder Untersatz mit Delphinen entwickelt, der eine Schale mit Masken trägt, in deren Mitte ein Granatapfel einen Strahl entsendet. Die Fontäne auf Piazza Navona an der rechten Seite, aus dem 16. Jahrhundert, zeigt ein großes flaches Becken, in dem sich ein zweites aufbaut, auf dessen Rande wasserspeiende Masken zwischen Delphinen angebracht sind; im Becken erscheinen scheinbar schwimmende, wasserspeiende Tritonen, in der Mitte der auf einer Muschel stehende Neptun. Auf einem Platze in Ancona befindet sich die Fontana di Cavalli in Marmor: im unteren Becken scheinbar schwimmende Seepferde, darüber zwei Schalen, die untere von Delphinen getragen, in der oberen eine Knabenfigur. Pienza besitzt zwei Brunnen von Bernardo Rosellino. Der eine auf dem Domplatze, von Säulen überbaut, der andere im Garten des Pal. Piccolomini als Wandbrunnen mit Marmorreliefs geschmückt. Ein Ziehbrunnen mit Säulenüberbau von 1520 befindet sich auf dem Marktplatze von Montepulciano, ein ebensolcher im Kloster Monte Cassino. Die große Fontäne des Pal. Doria in Genua zeigt Adler auf dem Rande des unteren Beckens, hockende Knaben auf dem Rande des zweiten Beckens, in der Mitte oben Neptun auf einem von Seepferden gezogenen Wagen. Ein Wandbrunnen in Ancona läßt aus einer an ein Haus gelehnten Brüstung aus 13 Köpfen Wasserstrahlen in vorgelegte vertiefte Becken strömen. Der Wandbrunnen am Turme della Pallata in Brescia zeigt hinter der Kufe in einer Mittelnische einen Triton, daneben liegende Flußgötter und als Bekrönung eine Figur des Überflusses. Im Hofe des Dogenpalastes zu Venedig sieht man zwei schöne reich verzierte Brunneneinfassungen in Bronze im Stil der Spätrenaissance. Die Brunnen in den Höfen der Paläste daselbst haben meist die Form eines figurierten Kapitells von Marmor. Eine Cisterne in Verona, Via Mazzenti, ist mit einem Säulenüberbau versehen. Der Brunnen im Giardino Giusti daselbst zeigt zwei Schalen übereinander.

Einerseits räumlich bedeutend an sich und andererseits das Straßenbild beherrschend, wirken einige Brunnen in sizilianischen Städten. Die große Fontäne auf Piazza pre-

Abb. 2.

Malaga. Brunnen auf der Alameda.

toria in Palermo, 1552—73 von A. Vaghernio und Montorsoli, bildet eine weite, von einer Balustrade und einem ringförmigen Wassergraben umzogene Plattform, die wieder ein vertieftes ringförmiges Becken umschließt, auf dessen Rande Statuen stehen. Weiter führen Treppen zu einer zweiten Plattform, die wieder ein Becken umschließt, aus dem sich ein hoher von drei Schalen unterbrochener Rundpfeiler erhebt, dessen Stamm mit Figuren verziert ist. Die Bekrönung wird von einer Figur gebildet. Aus den Nischen in der Umfassung der zweiten Plattform treten meisterhaft naturalistisch gearbeitete Tierköpfe nach außen hervor. Das Ganze wirkt großartig im dekorativen Sinne. Die Fontäne am Dome zu Taormina zeigt sitzende Figuren, welche die untere Schale tragen, darüber Tritonen und die obere Schale, aus der sich ein Aufsatz mit einem Meerwesen erhebt. Der große Brunnen vor der Kathedrale in Messina von Montorsoli ist dem in Palermo in der Hauptanlage ähnlich. Es ist wieder ein Stufenunterbau mit Treppen und dazwischen verteilten Kufen, dann ein großes Becken mit Reliefs und auf dem Rande mit liegenden Figuren, während auf den Treppenrampen Löwen lagern. Die Mitte ziert ein Aufbau, der zwei Schalen übereinander und an den Absätzen des Pfeilers Figuren zeigt, sowie eine Statue als Bekrönung. Die Wirkung des Ganzen ist wieder bedeutend.

Paris besitzt aus der Periode der Renaissance die vornehmlich durch architektonischen Aufbau wirkende Fontäne des Innocents mit den schönen figürlichen Reliefs von Goujon. Das nach allen Seiten offene Tempelchen, mit Attika und flacher Kuppel versehen, ruht auf terrassenförmig aufsteigenden Becken, und in der Arkade befindet sich eine Schale. Coutras in der Gironde hat einen Brunnen mit tempelartigem, offenem Überbau, der mit Kuppel und Laternen schließt. Ein großer Wandbrunnen mit Nische in Fontenay-le-Comte läßt das Wasser durch Röhren im unteren Teile der Mauer ausfließen. Clermont-Ferrand hat die Fontäne Jaques d'Amboise, sie besteht aus einem vertieften Behälter, über dem sich ein polygonales Becken erhebt; der Rand desselben ist mit Säulen besetzt, auf denen Vasen stehen. In der Mitte befindet sich ein turmartiger, von Becken unterbrochener Aufbau, dessen Absätze Kinderfiguren zieren. Als Bekrönung dient eine Herkulesfigur.

Der Wandbrunnen Karls V. in der Alhambra zu Granada zeigt eine viereckige Kufe, hinter der eine mit Masken und Butten verzierte hohe Wand aufsteigt. Der Brunnen auf Campo del Moro in Madrid bildet ein flaches Becken; am mittleren Aufbau erscheinen Tritonen und Nereiden, am Stamm der Schale andere Figuren, über derselben entwickelt sich ein Pfeiler als Träger einer zweiten Schale. Malaga besitzt einen Brunnen auf der Alameda: ein weites Becken auf einem Stufenunterbau, in der Mitte ein zweimal abgestufter Pfeiler mit angelehnten Figuren und zwei Schalen, über der oberen Schale ein runder Aufsatz mit Kinderfiguren von einem Adler bekrönt. (Abbildung 2. Malaga, Brunnen auf der Alameda.)

Abb. 3.

Prag. Der singende Brunnen.

Abb. 4.

Nürnberg. Gänsemännchen.

Abb. 5.

Rothenburg a. d. T. Herterich.

Der Brunnen im Schlosse zu Kalmar in Schweden, von 1581, erscheint als achtseitiger Säulentempel.

In vielen deutschen Städten finden sich Brunnen aus der Renaissanceperiode auf dem Rathausplatze: Börsch i. El. von 1617 mit einer Säulenstellung; Oberehnheim von 1579, einen Baldachin als sternförmiges Rippengewölbe auf drei korinthischen Säulen zeigend; drei Brunnen in Buchsweiler aus dem 17. Jahrhundert, der Löwenbrunnen, der Rosenbrunnen mit dem Bären und ein Becken im Schloßteiche mit mythologischen Reliefs. Der Ziehbrunnen von 1610 in Kolmar, jetzt im Museum, hat über der runden Kufe einen Aufbau von zwei korinthischen Säulen, zu beiden Seiten desselben Putten, in der Mitte über einem Bogen die Gestalt der Fortuna. Der St. Theobaldsbrunnen in Thann, in einer Straße gelegen, zeigt im Becken eine Säule mit der Figur des Heiligen.

Budweis in Böhmen hat einen Brunnen inmitten des von Lauben umgebenen Marktplatzes. Der sogen. singende Brunnen im Hofgarten zu Prag ist 1554 durch Jarosch in Erz gegossen, das Figürliche nach Modellen von Kriz. (Abbildung 3. Prag, Der singende Brunnen.) An den mittleren Aufbau lehnen sich Figuren mit offenem Munde, zwei Stützfiguren und zwei Pane, welche letzteren Rehe auf den Schultern tragen, darüber folgt eine Schale, in der ein blasender Knabe steht. Die Brunnennische, ebenfalls im Hofgarten daselbst, zeigt zwei Schalen übereinander, über der oberen Herkules den Cerberus bekämpfend. Der Brunnen in der Hofburg daselbst bildet ein auf Stufen erhöhtes Becken, aus dem ein Aufbau mit zwei Schalen emporsteigt; unten am Stamme sind Atlanten gebildet, oben Najaden, als Bekrönung dienen Löwen, die das Reichswappen halten.

Im Rathaushofe zu Nürnberg befindet sich der 1557 von Panc. Labenwolf herrührende Brunnen: über einer Schale auf runden steinernem Unterbau erhebt sich eine hohe dorische Säule in Erzguß, welche von Wasserdrachen umgeben und von einer Knabenfigur bekrönt wird. Ein Werk desselben Meisters, die Brunnenfigur des Gänsemännchens hinter der Frauenkirche in Nürnberg, eine der seltenen Darstellungen aus dem Volksleben, gibt einen Bauer wieder, der zwei wasserspeiende Gänse unter den Armen trägt. (Abbildung 4. Nürnberg, Gänsemännchen.) Die Figur steht auf einer Säule in einem Becken, das von einem Eisengitter umgeben ist. Benedikt Wurzelbauers sogen. Jugendbrunnen neben St. Lorenz in Nürnberg, von 1589, hat ein großes Becken von Stein und in demselben eine in zwei Absätzen gegliederte Bronzesäule; unten an derselben zeigen sich Masken-, Engel- und Löwenköpfe zwischen Festons, dann Pferdeschädel, Fruchtgehänge und Masken, zwischen denen drei Täfelchen angebracht sind. Vor diesen stehen sechs Gestalten der Tugenden, darüber sechs Trompete blasende und Wappenschilder haltende Knaben. Aus den Masken, den Brüsten der Tugenden und den Trompeten der Knaben fließen Wasserstrahlen. Auf der Säule steht die Gestalt der Gerechtigkeit neben einem Kranich.

Der sogen. Judenbrunnen auf dem Marktplatze in Mainz, von 1526, ist ein dreiseitig überbauter Ziehbrunnen, dessen Gebälk auf Pfeilern ruht. In der Krönung zeigen sich Delphine und Sirenen, in deren Mitte ein Pfeiler mit Nischen und Bischofsgestalten aufsteigt; das Ganze krönt die Statue der heil. Jungfrau; und die Ornamente an den Pfeilern beziehen sich auf Jagd, Landwirtschaft und Krieg.

Der Marktbrunnen in Rothenburg a. d. Tauber, der sogen. Herterich vor dem Rathause, eine Arbeit Scheinsbergers um 1608, trägt auf der Spitze der aus einem polygonalen Becken hervorwachsenden, von Löwen, welche Wappenschilder halten, umgebenen Säule die Figur St. Georgs zu Pferde den Drachen tötend. (Abbildung 5. Rothenburg a. d. T., Herterich.) In Landshut befindet sich eine Brunnenstatue Kaiser Ludwigs des Bayern, nach einem Entwurfe von Peter Candid modelliert. Kempten hat eine Brunnensäule von Bronze, vermutlich von Hans Krumper um 1601, in der Mitte ist eine Gruppe von Putten und Delphinen angebracht, oben steht ein Krieger in römischer Tracht. Der Georgsbrunnen in Heilbronn, aus dem 17. Jahrhundert, zeigt ein Becken mit Reliefs und Konsolen, auf der Säule die Reiterfigur St. Georgs mit dem Drachen. Ebenda befindet sich ein Brunnen mit Becken, Mittelsäule und bekrönender Kaiserstatue. Ein Ziehbrunnen auf dem Marktplatze in Wertheim, 1574 von Matthes Vogel, hat einen kreuzförmigen Überbau und zeigt an den Pfeilern stehend und als Bekrönung gewappnete bürgerliche Figuren. (Abbildung 6. Wertheim, Ziehbrunnen auf dem Markte.) Der Straßenbrunnen in Reutlingen besitzt eine in der Mitte des Beckens aufsteigende Kandelabersäule, die das Standbild eines Herzogs bekrönt. Der Marktbrunnen in Rottweil enthält in der Mitte des Beckens einen Tabernakelaufbau in mehreren Absätzen, in denen kleine Figuren untergebracht sind; auf der Spitze steht die Figur eines Kriegers.

Besigheim in Württemberg zeigt auf dem Marktbrunnen das Standbild eines Markgrafen. Der Marktbrunnen in Murrhard wird von der Gestalt eines württembergischen Herzogs bekrönt, der in Bietigheim trägt das Standbild des Herzogs Ulrich auf einer Kandelabersäule, der in Leonberg, von Baumhauer gefertigt, das Standbild des Herzogs Christoph; sie stammen sämtlich aus dem 16. Jahrhundert. Weilderstadt besitzt zwei Marktbrunnen; der eine von 1537 mit dem Standbilde Kaiser Karls V., der andere mit einem schildhaltenden Löwen bekrönt. In Ettlingen in Baden befindet sich ein mit Figuren bekrönter Brunnenstock von 1549; der Brunnen im Schloßhofe daselbst von 1612 aus Sandstein zeigt einen vergoldeten, wasserspeienden Delphin.

Der Straßenbrunnen zu Friesach in Kärnten, dessen achteckiges Becken mit mythologischen Reliefs verziert ist, wird durch einen mittleren Pfeiler mit Atlanten belebt, welche die erste Schale tragen, darüber erhebt sich ein zweiter Pfeiler mit Putten und wieder eine Schale, aus der ein Aufsatz mit einem Bronzefigürchen sich entwickelt. Der Marktbrunnen in Trier, um 1595 von Hoffmann, zeigt auf einer Säule den Apostel Petrus in stehender Figur, am Schafte wasserspeiende Köpfe und Kinder auf Wasserwesen reitend, am unteren Teile allegorische Figuren. Das achteckige Becken des Marktbrunnens in Hildesheim hat an den Ecken kandelaberartige Säulen und in der Mitte eine Säule mit krönender Figur.

Die schönsten Straßenbrunnen in Deutschland sind die aus der Zeit der Spätrenaissance stammenden in Augsburg; sie sind von Künstlern aus der Schule des Giov. da Bologna geschaffen und stehen den italienischen Werken des Meisters in nichts nach, umsoweniger als die Augsburger Brunnen sich meist durch verständliche Beziehungen auf die Stadt auszeichnen. Der Augustusbrunnen auf dem Perlachplatze gegenüber dem Rathause, 1593 von dem

Abb. 6.

Wertheim. Ziehbrunnen auf dem Markte.

Abb. 7.

Augsburg. Augustusbrunnen.

Abb. 8.

Basel. Brunnen in der Steintorstraße.

Abb. 9.

Braunschweig. Brunnen auf dem Kohlmarkt.

Niederländer Hubert Gerhard herrührend, hat ein Becken in Form eines Vierpasses, auf dessen Ecken die Gestalten von zwei männlichen und zwei weiblichen Flußgöttern ruhen. Aus der Mitte des Beckens erhebt sich der zweifach abgestufte Untersatz, der am unteren Teile vier in Konsolenform auslaufende Sirenen zeigt, die aus den Brüsten Wasser spritzen. An den Ecken des oberen Teils sitzen auf Voluten vier nackte Kindergestalten und auf einem Sockel steht die Statue des Kaisers Augustus, des Gründers der Stadt. (Abbildung 7. Augsburg, Augustusbrunnen.) Das Steinwerk des Brunnens lieferten Simon Zwitzel und Konrad Kreitzer. Der Herkulesbrunnen auf dem ehemaligen Weinmarkte, 1596 in Bronze von Adrian de Vries ausgeführt, besteht aus dem auf Stufen erhöhten Becken und der im Grundriß ein gleichseitiges Dreieck bildenden Mittelsäule, an deren unterem Teile die Büsten von drei Tritonen, die Muscheln in den Händen halten und Wasser ausspritzen, vortreten. Zwischen ihnen auf dem Schaftgesimse sitzen drei Knaben mit wassergebenden Schwänen. An den Ecken der Säule sitzen drei Nymphen von Marmor, zwischen ihnen sind drei Reliefs aus der römischen Geschichte angebracht und oberhalb speien drei Löwenköpfe je zwei Wasserstrahlen in das Hauptbecken. Als Bekrönung dient die Figur des Herkules, der den Cerberus bekämpft. Gleichfalls von Adrian de Vries um 1599 rührt der Merkursbrunnen her. Der bekrönende Merkur hält in der Hand den Caduceus, während ihm ein Amorin die Flügelschuhe befestigt. Unten vermitteln Hundsköpfe den Ausfluß des Wassers, weiter oben zwei Medusenhäupter und zwei Löwenköpfe, endlich am Fußgestell des Merkurs vier Adlerköpfe. Der Neptunsbrunnen auf dem Fischmarkt ist 1638 von Johannes Gerold gefertigt, gehört also seiner Entstehungszeit nach bereits in die Barockperiode. Die Augsburger Brunnen sind von prachtvollen, geschmiedeten Eisengittern umgeben.

Den Brunnenhof der Neuen Residenz in München schmückt der Wittelsbacher Brunnen, ein Werk Peter Candids und Hans Krumpers von 1618. Am Rande des Beckens sind die vier Elemente durch Vulkan, Neptun, Juno und Ceres sowie die vier Hauptflüsse Bayerns, Isar, Inn, Donau und Lech personifiziert, dazwischen zeigen sich Wassergottheiten und allegorische Gestalten. Auf der Mittelsäule steht die Figur Ottos von Wittelsbach. Der Perseusbrunnen in der Residenz, um 1600 nach Motiven Cellinis hergestellt, hat ein flaches Becken und inmitten desselben eine Schale, welche die Gruppe des Perseus und der Medusa bekrönt.

Basel besitzt mehrere Brunnen: in der Steintorstraße ein großes viereckiges Becken, im mittleren Teile von einem Rundtempel auf Säulen mit Kuppeldach überbaut; (Abbildung 8. Basel, Brunnen in der Steintorstraße) den Rebhausbrunnen, ein Becken, hinter dem eine Kandelabersäule aufsteigt, die mit Figuren am Schaft und mit einem bekrönenden Löwen ausgestattet ist; ein Brunnenbecken in der Steinenvorstadt, hinter dem ein Pfeiler

aufsteigt, eine Ritterfigur tragend; in der Spalenvorstadt ein Brunnenbecken, das eine Kandelabersäule mit Volksszenen in Relief am Schaft und einer bekrönenden Dudelsackpfeifers-Figur zeigt. Der Brunnen in Rheinfelden bei Basel hat am Schaft, der hinter der Kufe aufsteigt, kleine Figürchen und zur Bekrönung das Standbild Erzherzogs Albrecht V. In Bern ist die Mittelsäule des Straßenbrunnens mit Reliefs aus dem Volksleben geschmückt, oben steht eine Figur mit der Gans zur Seite. Der Stüssibrunnen in Zürich, aus dem 17. Jahrhundert, hat an der Kufe eine Kandelabersäule, die das Standbild trägt. Ähnlich dem vorigen ist der Brunnen in Stein a. Rh. und ebenfalls der St. Floriansbrunnen in Salzburg. Kloster Neustift bei Brixen besitzt ein überdecktes Brunnenhaus auf Säulen. Der Brunnen im Hofe des Landhauses in Graz ist mit einem Überbau von Bronze versehen, auf dünnen Säulen ruhend, die auf steinernen Hermenstützen des Beckens stehen.

Der Brunnen auf dem Hauptplatze in Preßburg zeigt inmitten des Beckens einen Untersatz für eine Schale, darüber einen mit Knabengestalten in Hochrelief gezierten Pfeiler und zur Bekrönung eine Ritterfigur. Der Brunnen im Schloßhof zu Merseburg ist mit einem Tempelchen überbaut, das zum Untersatze für Wasserpferde und eine Neptunsgestalt dient. Auf dem Holzmarkte in Halberstadt befindet sich ein polygonales Brunnenbecken, in der Mitte einen von Delphinen bekrönten Pfeiler enthaltend. Der Brunnen auf dem Kohlmarkte in Braunschweig, aus dem 16. Jahrhundert, hat ein flaches Becken, aus dem sich ein zweites mit hoher Brüstung umgebenes erhebt. (Abbildung 9. Braunschweig, Brunnen auf dem Kohlmarkt.) Auf dem Rande desselben sind Tritonen, auf Muscheln blasend, angebracht, in der Mitte erhebt sich ein runder Kern, der zwei Schalen trägt. Der Straßenbrunnen in Arnstadt besteht aus einem Becken und mittlerer Schale, darüber aus einem Aufsatze mit Eckfiguren und einer Ritterfigur mit der Reichsfahne als Endigung. Langensalza hat einen Marktbrunnen mit rundem Becken, einer Mittelsäule mit Masken und dem bekrönenden Löwen. Das Brunnenhaus in Danzig ist mit Säulen und einer Kuppel überbaut. Der Brunnen am Klosterplatz in Görlitz zeigt eine Kandelabersäule in der Mitte des Beckens, welche Masken am Schaft hat und eine Ritterfigur mit einem Löwen trägt.

Der Erörterung vorbehalten bleiben noch die in der Barock- und Rokokoperiode sowie die später in der Zeit der Neuklassik und im Verlaufe des 19. Jahrhunderts geschaffenen Brunnenwerke. Besonders zeichnen sich die des Barocks durch phantasievollen Reichtum der Erfindung, Wucht des plastisch Figürlichen und nicht zuletzt durch die für ihre Umgebung wesentlich mitbestimmende Wirkung aus; später ist ein allgemeines Nachlassen der Monumentalität zu bemerken, bis am Anfange des 19. Jahrhunderts die Errichtung von Brunnenwerken sich auf einige Hauptstädte, unter denen Paris voransteht, beschränkt. Erst in den letzten Jahrzehnten desselben Jahrhunderts setzt wieder ein frischer Zug ein und läßt eine Anzahl öffentlicher Brunnen von größerer Bedeutung, meist in Anlehnung an den Stil der alten Barockmeister, entstehen.

STÄDTEBAULICHES AUS DEN NORDLÄNDERN.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Mit einigen Worten ist schon in Heft 9 das Ergebnis eines Wettbewerbes mitgeteilt worden, der den Bebauungsplan von Helsingfors betraf. An diesem Wettbewerbe war unter anderen auch der Architekt P. Hallman in Stockholm beteiligt. Hallmann hat es verstanden, für die neueren Bestrebungen auf dem Gebiete des Städtebaues die Öffentlichkeit wach zu rufen und zwar auch mit Hilfe der Tageszeitungen, die wiederholt Vorträge von ihm mit Abbildungen brachten. So gab Stockholms Dagblad im Februar d. Js. einen Vortrag über „Moderne Städte“ wieder, zu dem es ihren Lesern Motive aus Hannover und Prag, die Stockholmsgate sowie die Breite Straße in Lübeck bildlich vorführte, neben den auch in unserer Zeitschrift veröffentlichten Schaubildern und Lageplänen von der Dresdener Städtebauausstellung, dem Schloßplatze in Wiesbaden, dem Kirchplatze in Darmstadt und dem vorgeschlagenen Straßendurchbruche am Lauferschlagturme in Nürnberg.

Diese öffentliche Behandlung von Städtebaufragen scheint Nachahmung gefunden zu haben, indem in den „Dagens Nyheter“, einem ebenfalls in Stockholm erscheinenden Blatte, die Kanzleihausfrage unter Beifügung eines Schaubildes und eines Lageplanes veröffentlicht wurde. Es handelte sich darum, den Abschluß der Schmalseite des Königsplatzes durch einen Anbau an die vorhandene Schloßgruppe zu zeigen, der in Abbildung 1 u. 2 (im Texte) wiedergegeben wird. Dieser Aufruf der Öffentlichkeit bietet wohl am ersten Gewähr dafür, daß schließlich die Städtebaufragen auch einmal von einem anderen Gesichtspunkte aus beurteilt werden, als von dem der gewöhnlichen Bodenausschlachtung und Verkehrsfürsorge, denn auch im

Abb. 1.

Norden ist es mit der Städtebaukunst nicht anders bestellt, als im deutschen Vaterlande und in der Welt überhaupt. In einem Vortrage, den Hallman über die Städteausstellung in Dresden gehalten, und in der Fachzeitschrift „Architektur och Decorativ Konst 1903“ veröffentlicht hat, rechnet er es zunächst München zum Ruhme an, daß die Architekten dort nicht so ängstlich wie in seinem Vaterlande

seien, eine praktische Anlage auch schön zu gestalten, eine Straße in weichen Krümmungen zu führen, mit Vorsprüngen abzusetzen usw., daß die Verwaltung der Großstadt nach vielfältigen Studien und Ueberlegungen beschlossen habe, derartige Straßenentwürfe auch auszuführen. Seine Bemerkungen beziehen sich hauptsächlich auf die auch in unserer Zeitschrift veröffentlichten Straßenzüge, die auf Tafel 5, Heft 1 mitgeteilt worden sind. Er hält die Verkehrsanforderungen für gut gelöst und die künstlerische Behandlung individuell ausführbar und lehrreich, besonders auch in Hinsicht auf Stockholm, das so viele Jahre hindurch unter dem Schablonenregiment mit seiner Kunstarmut gestanden habe. Er erstreckt dann sein Lob noch auf andere Stadterweiterungen in Deutschland, die zeigen, daß die modernen Ansichten über Städtebaukunst überall zum Durchbruch kommen, nicht nur in Vorträgen und Verhandlungen, sondern auch in Wirklichkeit als ein Beweis dafür, daß man mit offenem Blicke jetzt die städtischen Bedürfnisse erörtere. Er schließt daraus, daß die Zeit der Kompromisse vielleicht bald zu Ende sei, eine Zeit der Reibung zwischen den veralteten und den neueren Ansichten, in der man fast den Mut verlieren könne, wenn man versuche, etwas vom althergebrachten Abweichendes zu schaffen. Unzählige Male habe man sich bei der Bearbeitung von Stadtplänen die größte Mühe gegeben, um wenigstens ein bischen Schönheit auf eine Ecke des Planes zu bekommen und die Architekten hätten häufig genug die Faust in der Tasche geballt aus Verzweiflung darüber, daß man sie nicht verstehe. Nun aber, meint Hallman, seien Vorbilder da, die auch ihnen helfen könnten und den Städtebewohnern die Augen öffnen würden, wenn die Architekten nicht in Uebertreibung verfallen, sondern deutlich und ungezwungen ihre Vorschläge machen.

Um seine Ausführungen zu verdeutlichen, gibt er ein paar Beispiele in stimmungsvollen Bildern — denn das Planen oder das Entwerfen eines Stadtplanes sei nicht nur Zeichenarbeit, sondern auch ein Stimmungsausdruck und bei dem Hinweise auf verschiedene der in Dresden ausgestellt gewesenen Pläne bemerkt er, daß man nicht erschrecken dürfe, wenn auf dem Papiere ein moderner Stadtplan so eigentümlich aussehe, im Vergleich zu dem, was man bisher gewohnt gewesen sei. Er fügt dann den hier wiedergegebenen Bebauungsplan Abbildung A, Tafel 86 der schwedischen Stadt Södertelge bei, einer Stadt auf hügligem Gelände, das zu einer andersartigen Führung der Straßen herausfordere, als diese einfach fortzusetzen wie sie bisher entstanden wären, nach der Schiene bergauf, bergab. Hätte man so weiter arbeiten wollen, dann würde man sicherlich, um ein schwedisches Sprichwort zu gebrauchen, den negativen Segen der Nachkommen im vollsten Maße verdienen. Daß das Naturstudium den Bebauungsplänen vorausgehen müsse, könne nicht oft genug wiederholt werden und von diesem ausgehend sei der Plan von Södertelge entstanden.

Dazu gibt Hallman jetzt noch den hier veröffentlichten (s. Abb. B, Tafel 86) Teilplan eines Hauptstraßenzuges dieser Stadt, der sowohl in der Führung der Straßen als in ihrer wechselnden Breitenbemessung, der eigenartigen Ausgestaltung der Straßenkreuzungen und platzartigen Erweiterungen gleich lobenswert erscheint. In einem weiteren Vortrage über die neue Art, Bebauungspläne zu entwerfen, teilt Hallman neben dem Plane für die Stadt Gellivare Malmberg, der im Jahre 1899 nach alter Schablone entworfen ist, den nicht minder schematischen, aber doch in manchen Punkten interessanten Plan von Nikolaistad in Finland mit, einen Stadtplan, der lediglich nach dem Ge-

Abb. 2.

sichtspunkte abgefaßt ist, die schnelle Ausbreitung großer Feuersbrünste zu verhüten. Dazu ist zu bemerken, daß die die Blöcke in der Mitte durchteilenden Straßen, nach denen die hinteren Ausgänge der Häuser gerichtet sind, viel für sich haben und in wirtschaftlicher Beziehung auch in Deutschland schon besonders für Arbeiterkolonien in Vorschlag gebracht und vereinzelt ausgeführt worden sind. In Bergstädten ergibt sich die Notwendigkeit solcher Wirtschaftswege häufig von selbst.

Sodann wird der Plan von Westerås Stad mitgeteilt mit dem schematischen Straßennetze, das über die alten vorhandenen Verbindungswege und Grundstücksgrenzen in willkürlicher Weise hinweggeht. Dieser Plan soll nun abgeändert werden, worin Hallman einen der ersten Siege (der Vortrag stammt aus dem Jahre 1901) der neuen Ideen sieht, und zwar ist der neue Plan auf Anregung des Professors E. Jacobson aufgestellt worden, der die alten Stadtteile möglichst unberührt läßt und doch versucht, den Verkehrsanforderungen gerecht zu werden. In derselben Weise ist der auf Tafel 87 mitgeteilte Plan von Kalmar Stad verbessert.

Zum Schlusse sei dann hier noch ein Bild beigefügt (s. Abb. C auf Tafel 86), das die Eigenheim-Kolonie Oestermalen bei Stockholm darstellt, nebst Lageplan von P. Hallman verfaßt.

An die Herren Mitarbeiter!

In den vorstehenden Zeilen ist auf den von Abbildungen unterstützten Versuch P. Hallmans hingewiesen, in den Tageszeitungen Städtebaufragen zu erörtern und sie damit aus der Studierstube, von dem Zeichenbrette an die breite Oeffentlichkeit, der Laienwelt näher zu bringen. Ganz in demselben Sinne hat ein früherer Besucher der Berliner Technischen Hochschule, Architekt Johannes Bartschat im Posener Tagblatte „Architektonische Streifzüge durch das moderne Posen“ geschildert, die dessen Einwohner nicht allein auf das aufmerksam machen sollen, was ihnen die Stadterweiterung an Grundlagen für neu zu schaffende Schönheiten bieten wird, sondern auch auf das, was sie bereits aus alter Zeit Schönes und Gutes besitzen, um es festzuhalten, den von neueren Anforderungen bedingten Umgestaltungen einzuordnen, unter Umständen auch weiter auszubauen.

Es ist eine bekannte Erscheinung, wie wenig oft das alltäglich Gewohnte geschätzt, vielleicht auch ohne besonderen Anstoß nicht immer als schön empfunden wird; in Soest ist mir dies auch vor kurzem wieder begegnet. Da dürfte es sich denn in der Tat verlohnen, die Bevölkerung, der gelehrte Abhandlungen und Fachzeitschriften fremd zu bleiben pflegen, durch die Ortszeitungen über ihre Schönheiten und zu schonenden Eigentümlichkeiten aufzuklären, damit der Boden vorbereitet ist, wenn in alten Stadtteilen Straßen durchgebrochen oder verbreitert, wenn neue Stadtteile angegliedert werden sollen. Die Herren Mitarbeiter werden vielfach in der Lage sein, zu einer derartigen Tätigkeit jüngere Fachgenossen anzuregen, mit Rat und Tat zu unterstützen, wie es z. B. der Verein für Volkskunst und Volkskunde in München bereits tut — die Einsicht in die Aufgaben des Städtebaus könnte damit ein gut Stück gefördert werden! Der Herausgeber.

ZUR ERHALTUNG HEIMISCHER BAUWEISE.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Im Städtchen Erding bei München hatte der Gewerbeverein vom 4. bis 11. September d. J. eine Ausstellung veranstaltet, die vom Bayerischen Verein für Volkskunst und Volkskunde beraten war. Die Gewerbeausstellung zerfiel in eine moderne und in eine historische Abteilung; zu jener hatten die Architekten A. Bachmann und A. Hansen, sowie der Kunstmaler R. Throll die Entwürfe geliefert und deren Ausführung überwacht, die einfache Einrichtungen mit den einfachsten Mitteln herzustellen anstrebte. Die historische Abteilung führte Erzeugnisse des alten Kunstgewerbes und vor allem der Volkskunst vor Augen, die ausschließlich aus dem Kirchen- und Privatbesitz des Amtsbezirks stammen. Die Gegenstände waren von dem rührigen Bezirksamtmann Lutz in Erding ermittelt und ausgewählt, während ihre Aufstellung, wie die künstlerische Anordnung der Ausstellung überhaupt vom Architekten Franz Zell aus München besorgt worden ist.

Zweck der historischen Ausstellung war nach den ausführenden Worten des Katalogs vornehmlich, den Besuchern, und namentlich den Gewerbtreibenden der Handwerkskunst und die besonders auch auf dem Lande überall seiner Zeit geübte Volkskunst in Beispielen vorzuführen, wobei unter Volkskunst die unbewußte Äußerung eines gesunden Sinnes für eine dem Zweck und Material gleich entsprechende Art der Herstellung eines Handwerkstückes verstanden werde, die fast durchweg auch eine gefällige Ausgestaltung des Gegenstandes in Form und Farbe erzielt hatte. Die Vorführung solcher Erzeugnisse einer volkstümlichen Kunst solle lehren, wie schön und gut die alten Handwerksmeister gearbeitet haben. Der Sinn und das Verständnis für die Güte dieser Arbeiten solle geweckt und zu deren genauem Studium angeregt werden, damit in gleicher Weise auch heute wieder zu arbeiten gelernt werde. Nicht zur Nachahmung, sondern zum Selbstschaffen aus den Bedürfnissen der Zeit heraus solle angeleitet werden, gerade wie es die Alten auch getan haben.

Für den Städtebauer belehrend waren insbesondere die Bilder zur Erhaltung heimischer Bauweise, Zeichnungen und Aquarelle, die zum Teil von Dilettanten und zwar mit Verständnis für die Konstruktion von Bauern- und Getreidehäusern, mit Gefühl für ihre malerische Wirkung in der Landschaft gefertigt waren, ferner Photographien von Straßenbildern mit Randbemerkungen über die bei Neubauten gemachten Fehler — Anwendung fremder Formen, Verstoß gegen die heimische Art und Umgebung! Unter der anregenden Führung des Herrn Bezirksamtmanns wurde einem Kreise von Architekten, unter denen sich Gabriel von Seidl, Hans Gräßel u. a. m. befanden, diese Fehler auch bei einem Rundgange durch das Städtchen gezeigt. Durch rechtzeitiges Eingreifen haben sich

weitere Verunstaltungen verhüten lassen, so daß die Reihe stolzer Giebelhäuser in der Langenzeilstraße, das Bezirksamtshaus, mancherlei anheimelnde Winkel und durch Zurücksetzen der Bauflucht entstandene Vorhöfe im Vereine mit einer Erding eigentümlichen Erkerform und dem Wechsel hoher Ziegeldächer mit dem flacheren vom Gebirge hergekommenen Schindeldache, dann der Schrannenplatz mit einem gut aufgestellten Brunnen und dem vom Schrannenhause — einem allerdings weniger in das Bild passenden Rundbogenbau des vorigen Jahrhunderts — umschlossenen Campanile der dahinter liegenden Pfarrkirche und nach der anderen Seite hin die Straße zum Landshuter Tore mit einem prächtigen Einzelbaume dem Beschauer noch eine Fülle reizender Kleinstadtbilder bieten. Aber auch Positives ist bereits geleistet worden, indem ein Wettbewerb im oberbayerischen Architekten- und Ingenieurverein eine gelungene Baugruppe außen vor dem Landshuter Tore gezeitigt hat, das selbst offenbar ursprünglich ein Backsteinbau gewesen und erst später übertüncht und damit besser dem Gesamtcharakter der Stadt angepaßt worden ist.

Ferner zeigt sich in der Färbung einzelner Gebäude schon ein erzieherischer Einfluß. Möchte dieses Beispiel zur Nacheiferung anregen! Das Zusammenwirken von Verwaltung und Architekten, das Heranziehen der Laienwelt zu positiver Mitarbeit können wohl überall ähnliche Ergebnisse nach sich ziehen.

Als ich vor kurzem in Cottbus einem Wendenfeste zuschaute, dachte ich unwillkürlich an Erding zurück. Auf dem Marktplatze fiel mir neben zwei hübschen Barockgiebeln ein hoher Neubau mit kahler Brandmauer und horizontalem Dachabschlusse auf und an einer Straßenecke ein mächtiges Geschäftshaus, das dicht an den Spremberger Turm, den, wenn auch wohl abweichend von seiner ursprünglichen Gestalt wiederhergestellten, doch aber als ein Wahrzeichen aus alter Zeit das Stadtbild bereichernden Hauptrest der einstigen Befestigung herangerückt ist. Cottbus, die größte der Städte in der Nieder-Lausitz mit blühender Tuchindustrie, hat sich unter zielbewußter Leitung kräftig entwickelt; es fehlt ihr nichts von dem, was Verkehr und Volksgesundheit heutzutage erfordern — Straßenbahnen, vortreffliches Straßenpflaster, Grünanlagen, ein Elektrizitätswerk usw. - Die neueren Stadtteile folgen gar großstädtischen Mustern. Umsomehr regt sich der Wunsch, der Altstadt dem alten Mittelpunkte des Wendenvolkes, dessen Frauen noch der farbenfreudigen Spreewaldtracht treu geblieben sind, die überlieferte, bei aller Schlichtheit doch anziehende Eigenart zu bewahren. Vielleicht könnte ihr dazu auch ein Verein für Volkskunst verhelfen.

CHRONIK 1904

HANNS ANKER

BOURNEMOUTH.*) Die südliche Küste Englands ist bekanntlich, ebenso wie die Insel Wight, mit Seebädern bedeckt, die von den Londonern überflutet werden. Auf der Insel Wight sind außer Cowes und Ryde in dieser Beziehung Ventnor, Shanklin und Sandown besonders erwähnenswert, auf dem der Insel gegenüberliegenden englischen Festlande aber, außer Portsmouth, vor allen Bournemouth, sowie auch weiter westwärts Swanage, Weymouth nächst dem englischen Kriegshafen Portland und Torquay.

Bei Portsmouth, der großen Hafenstadt der englischen Flotte, spielt das Seebad nur eine untergeordnete Rolle und ähnlich liegen die Verhältnisse in Weymouth, dem großen Handelshafen, obwohl hier der Strand sehr flach und ein beliebter Tummelplatz für Kinder ist. Dies erklärt den regen Zuzug von Sommergästen in Weymouth. Doch ist es besser bei diesen südlichen Badeorten nicht eigentlich von Sommergästen zu reden; sie alle haben vielmehr eine Winter-Saison, vermöge der außerordentlichen Milde des Klimas, bei dem von einer Sommerfrische in unserem Sinne gar nicht gesprochen werden darf. Torquay ist sogar eigentlich nur Winter-Kurort für Brust- und Halsleidende. Heiß brennt in diesen Orten im Sommer oft die Sonne herab, erschlaffend wirkt die Luft, es sei denn, daß man den größten Teil des Tages seine Glieder in die salzige Flut taucht oder Seefahrten unternimmt, wozu die Gelegenheit niemals mangelt.

Das Klima aller dieser Orte ist derart milde, daß Palmen im Freien überwintert werden, der Rhododendron den Unterwuchs der Föhrenwälder und das gewöhnliche Gesträuch für Hecken bildet und Lorbeer, anderer südlicher Ziersträucher nicht zu gedenken, erfolgreich in den Gärten gezogen wird. So heißt es denn hier im Sommer die Seebrise suchen. Hierzu giebt es zwei Gelegenheiten, den Pier (die Landungsbrücke) und den Steamer (Dampfboot), es sei denn, man wollte sich einem der zahllos vorhandenen kleinen Segelboote anvertrauen, oder gar an einer der täglich irgendwo am Orte selbst oder in der Nachbarschaft stattfindenden Regatten teilnehmen.

Jeder dieser Badeorte besitzt seinen weit in das Meer hinaus gebauten Pier, meist in starker Eisenkonstruktion. Er bildet den Verkehrs- und Gesellschafts-Mittelpunkt. An seinem Ende befindet sich meist ein geräumiges Erfrischungsgebäude, dann eine Musikhalle, wo mehrmals täglich die Kur-Kapelle spielt — meist werden englische Weisen, oft aber auch ein flotter Wiener Walzer gut zu Gehör gebracht.

Bournemouth war vor einem Viertel-Jahrhundert noch ein ganz kleines unscheinbares Örtlein. Heute ist es mit seinen in gleicher Entwicklung begriffenen, aber etwas kleineren Nachbarorten Winton, Richmond-Park, Pokesdown und Southbourne zu einem Häuser- oder richtiger Landhaus-

*) Auszug aus einem Vortrage mit Genehmigung Sr. Exzellenz des Statthalters von Nieder-Österreich, Erich Grafen Kielmannsegge unter Beifügung eines Planes (Tafel 88).

meere zusammengewachsen, das an Umfang nicht viel geringer ist, als das Weichbild Wiens.

Diese früher selbständigen Gemeinden wurden vor kurzem durch einen eigenen Parlamentsakt zu einem, nunmehr nahezu 70 000 Seelen einheimischer Bevölkerung zählenden Gemeindewesen mit städtischen Befugnissen (County-borough) vereinigt.

Von Westen nach Osten wird es durch die Eisenbahn mit vier großen Bahnhöfen durchzogen. Die genannte neue Stadt enthält nicht weniger als 31 Kirchen, darunter manche sehr große, so auch zwei katholische. Wenige dieser Kirchen und zwar solche, welche englichen Religionssekten angehören, sind klein. Die kommunale Verwaltung dieser Groß-Gemeinde ist geradezu bewunderungswürdig, namentlich was die Pflege der öffentlichen Verkehrswege, Grünanlagen und Volksgesundheit, endlich auch das Bauwesen in seinem gesamten Umfange anbelangt.

Die Bebauungs- und Aufteilungspläne aller nunmehr vereinigten Orte sind in einer mir als mustergiltig erscheinenden Weise erdacht und durchgeführt worden. Zinshäuser in unserem Sinne kennt ja der Engländer, der für jede Familie ein eigenes Haus verlangt, überhaupt nicht. Die Hauptverkehrsadern im Mittelpunkte der verschiedenen Stadtteile Westbourne, Bournemouth, Boscombe und Pokesdown, gleich wie die betreffenden Eisenbahnhöfe benannt, sind mit geschlossenen Häuserreihen angelegt und ausgebaut worden — zwei- bis dreistöckige Häuser ohne Vorgärten, im Erdgeschosse sämtlich zu geräumigen Geschäftsläden eingerichtet.

Von diesem Mittelpunkt aus führen breit angelegte Straßen an den Meeresstrand und an den Rand landeinwärts. Nur wenige davon geradlinig, kurze Verbindungsstraßen und ein Viertel für billigere (Arbeiter-Wohnungen) ausgenommen. Alle diese Straßen sind nur hinter sehr breiten Vorgärten verbaut und dabei nur einzelne wenige Ortsteile mit geschlossenen Häuserreihen (für die minder Bemittelten); in der Regel liegen die Wohn- oder Landhäuser inmitten eines mäßig großen Gartens. Das gefällige Bild, das die in gewundenen Linien verlaufenden Straßen bieten, erinnerte mich lebhaft an einen Vortrag, welchen Regierungsrat Camillo Sitte vor einigen Jahren im n.-ö. Gewerbevereine über die Aufgaben des modernen Städtebaues hielt, und in dem er lebhaftest für Unregelmäßigkeit in den Straßenzügen eintrat. Er wandte sich damals gegen die endlosen Rechtecke der Straßenblöcke mit dem Witzworte: „Und so blökt man bei uns fortwährend weiter!"

Die Bebauungspläne der neuen englischen Kurorte sind das Gegenteil des Systems von Mannheim oder Karlsruhe, um österreichischer Städte nicht zu gedenken; Geschmack und Ästhetik sind bei ihnen zu voller Geltung gelangt und oft sind die Durchblicke durch einzelne Straßen auf eine Kirche, auf das Meer oder eine öffentliche Gartenanlage von angenehmster Wirkung für das Auge. Kürzere in gewundener Linie ein gewisses Abschlußziel erreichende Straßen nennt der Engländer zum Unterschiede von den avenues oder geraden Straßen crescents, während längere Straßenzüge roads heissen, wieder zum Unterschied von den streets (Straßen ohne Vorgärten). Wie systematisch und weitaus blickend die Verbauung des gesamten Bournemouth erfolgt, ergibt sich daraus, daß die Straßenzüge schon weit in die umliegenden Föhrenwälder mit Fußstegen und Abfluß-Kanälen durchgeführt sind. Ankündigungstafeln laden zum Ankaufe von Bauplätzen ein, was allerdings auf eine sehr rege Grund- und Bauspekulation schließen läßt. Erfolgreich ist die letztere gewiß, denn die an vielen Landhäusern angebrachten Jahreszahlen geben Zeugnis, daß Bournemouth und seine ehemaligen Vororte vor einem Jahrzehnt noch nicht einmal den halben Umfang der heutigen Verbauung hatten.

Das Straßennetz ist ein sehr weitmaschiges, so daß der Fehler vermieden wurde, den man unter anderem in Abbazia beging, wo so viel schönes Lorbeergesträuch der viel zu engen Verbauung zum Opfer fiel und wo man oft von einem Hause sehen oder riechen kann, was in dem davorliegenden zu Mittag verspeist werden soll.

Die Straßen in allen englischen Seebadeorten, die ich besuchte, sind makadamisiert und die Fußsteige in Asphalt mit feinem Kies gemengt hergestellt, beide in einem stets vorzüglichen Zustande. In ganz gleichem Zustande finden diese Straßen als Landstraßen ihre weitverzweigte Fortsetzung. Das Deckmaterial besteht bei Bournemouth aus einem ziemlich grobkörnigen Kiesschotter, der an Ort und Stelle im welligen Gelände gewonnen wird. Mit einem roten (eisenhältigen) Sande und etwas Tonerde, in dem dieser Schotter an seinen natürlichen Fundorten eingebettet ist, verbindet er sich durch Walzen zu einem äußerst festen Straßenkörper. Seine Erhaltung scheint wenig Kosten und Arbeit zu verursachen, nirgends sah ich neues Deckmaterial oder auch nur einen „Einräumer". In den Orten weiter westwärts an der Küste, wie zum Beispiel Weymouth oder Torquay ist das Deckmaterial der Straßen aus Kalksteinschotter bestehend, dem unseren ganz ähnlich. Sind auch die Straßen dort nicht ganz so fest als jene bei Bournemouth, so ist doch auch deren Zustand ein vorzüglicher.

Mit Pferden bespanntes Lastfuhrwerk ist der alleinige Verderber unserer österreichischen Straßen und das gibt es in England nicht, insofern als Lastwagen mit ganz besonders breiten Radfelgen versehen und auf den öffentlichen Straßen, zwei oder drei nach Art der Eisenbahnwagen aneinander gekuppelt, meist nur mit vorgespannter Straßenlokomotive befördert werden. Diese aber hat Radfelgen von etwa 20 cm Breite und wirkt mit ihrem Eigengewichte von nahezu 30 Tonnen ganz ähnlich wie eine Dampfwalze zur Straßenerhaltung.

Südengland bei seinen ausgezeichneten Straßen ist ein wahres Eldorado für die Radfahrer, auf Schritt und Tritt begegnet man ihnen als Touristen. Das Radfahren als Sport steht deshalb auch in England noch in hoher Blüte, was nicht ausschließt, daß das Fahrrad im innerstädtischen Verkehre ein Hauptverkehrsmittel der minder bemittelten Klasse geworden ist. Auf diesen vorzüglichen Straßen ist natürlich auch der Automobilverkehr ein sehr reger. Das Automobil findet hier immer weitere Verbreitung, so daß eine jüngst in Bournemouth entstandene Fabrik für solche Wagen zu blühen scheint..

Um nun von der Pflege der öffentlichen Grünanlagen zu reden, so besitzt jeder der von mir besuchten englischen Kurorte ausgedehnte public gardens, zumeist mit sich daran anschließenden Promenadewegen. Die Gärten selbst sind besonders, was Wege und Rasenplätze anbelangt, nett gehalten, obwohl es den Besuchern dieser Anlagen nirgends verwehrt ist, die Rasenplätze zu betreten oder auf ihnen auszuruhen. Sogenannte Teppich-Blumenbeete sieht man nur selten, dagegen sehr viele Blumensträucher im Durcheinander der verschiedensten Gattungen, unmittelbar vor grüne Hecken und Gebüsche gepflanzt. Es scheint dieses eine neue Mode zu sein, die dem Auge angenehme Abwechslung bietet. Die Reinlichkeit in allen diesen Anlagen ist staunenswert. Das Publikum scheint systematisch an diese gewöhnt worden zu sein, denn überall in der Nähe der Sitzplätze findet man große Körbe aus feinem Draht mit der Einladung, Papierabfälle und dergleichen hinein zu werfen und das Publikum macht von der Einladung gewissenhaft Gebrauch.

Ebenso groß als in den Gärten ist aber auch die Reinlichkeit in den Orten selbst, kleine Dörfer nicht ausgeschlossen. In Bournemouth, das bereits seine eigene große Wasserleitung besitzt, werden die Straßen fleißig aufgespritzt und gekehrt. Aber auch selbst in den Dörfern und kleinen Städten landeinwärts war nirgends Schmutz oder ein Jaucheausfluß in die Rinnsale der Straßen zu bemerken.

Und nun noch einiges von Torquay, dem am weitesten westwärts gelegenen Kurorte der englischen Südküste, der vermöge seiner ganz besonders geschützten Lage eigentlich nur eine Wintersaison, insbesondere für Brust- und Halsleidende, hat. Auch hier gibt es außer einem Mittelpunkte mit mehr geschlossenen Häuserreihen, eine ganze Landhausstadt, doch ist die ganze Anlage bedeutend älter, als jene von Bournemouth. Torquay begann sich schon vor etwa 50 Jahren zu entwickeln. Aber auch hier in Torquay fand die Verbauung nach einem sehr zweckentsprechend und gut durchdachten Bebauungsplane statt. Zweckentsprechend ist er insofern, als die Stadt auf einem, eine Art Halbinsel bildenden Hügel gelegen, die Entwicklung ihrer Straßenzüge in Lehnen und Serpentinen finden mußte, die nirgends besonders steil sind und meist in gefälligen Krümmungen angelegt wurden.

Der starke Besuch an Fremden, welchen der Kurort Torquay in den letzten Jahrzehnten aufzuweisen hatte, brachte es nun mit sich, daß auch in einem Dorfe, namens Cockington, das westwärts an Torquay und seinen großen Bahnhof angrenzt, einige größere Gasthöfe und eine recht namhafte Anzahl von Landhäusern entstanden. Das Straßennetz zwischen allen diesen Baulichkeiten schien mir ein allen Verkehrs- und ästhetischen Rücksichten entsprechendes zu sein.

Die neue Landhausstadt stellte sich aber doch gewissermaßen als ein Parasit des altberühmten Kurortes Torquay mit seinen berühmten Kuranlagen dar, ähnlich wie es bei Weikersdorf, das die alte Schwefelstadt

Baden umklammert, oder bei Gainfarn der Fall ist, das sich von Vöslau genährt entwickelt.

Derlei Dinge werden aber in England als gegen das „Commonwealth" (das Gemeinwohl oder allgemeine Beste) verstoßend angesehen. Es bedurfte daher nur eines Einschreitens der Gemeindevertretung von Torquay, damit das Parlament trotz der heftigsten Gegnerschaft der Dorfgemeinde Cockington diese in Torquay einverleibe. Die vergrößerte Gemeinde, die ihre ersten Neuwahlen in diesem Frühjahre hatte und deren neue Gemeindevertretung sich vor wenigen Monaten bildete, zählt nun 35 000 Seelen ortsansässiger Bevölkerung. Der englische Begriff des Commonwealth fordert eben große und lebenskräftige Gemeinden, die sogar befähigt sein sollen, Außergewöhnliches zu leisten, ohne die Steuerkraft ihrer Angehörigen zu stark anzuspannen.

Duodez-Gemeinden, wie wir sie bei uns in verschiedenen Teilen des Landes haben, hat es in England nie gegeben. Die Ortsgemeinden Österreichs beruhen auf der Steuer- oder Katastral-Gemeinde, die erst zufolge des vorübergehenden Gemeindegesetzes vom Jahre 1849 für sich allein, oder mit einer oder mehreren angrenzenden Katastral-Gemeinden zur Ortsgemeinde erklärt wurde. Diese Schaffung der Ortsgemeinden erfolgte aber nach keinem einheitlichen Grundsatze und so kam es, daß man Ortsgemeinden schuf, die die Last der ihnen schon damals und später immer mehr und mehr auferlegten gesetzlichen Verpflichtungen durchaus nicht zu erfüllen vermögen.

Die englischen ländlichen Ortsgemeinden verdanken ihr Entstehen erst der bill of lokal government, die kaum zwei Jahrzehnte alt ist. Bis dahin kannte England als Gemeinde nur die Pfarrgemeinde oder das Kirchspiel, das von altersher viel größeren Umfang besitzt, als unsere Katastral-Gemeinden. Diese Pfarrgemeinden wurden nun Ortsgemeinden kraft des neuen Gesetzes. Erst seit jener kurzen Spanne Zeit haben sie eigene gewählte Vertretungen, während bis dahin die Gemeindeverwaltung in den Händen des Pfarrers und der Kirchenältesten lag.

Eine Gemeinde-Selbständigkeit in unserem weitausgedehnten Sinne ist noch heute in England ganz unbekannt. Ein Selbstbestimmungsrecht haben diese Ortsgemeinden, die boroughs ausgenommen, nur in sehr geringem Umfange; nur von einem gewissen Selbstverwaltungsrecht — selfgoverment — kann hier die Rede sein. Der Schwerpunkt der örtlichen Verwaltung liegt in England im county-council, in der Grafschafts- oder Bezirksvertretung; diese hat jenen polizeilichen Wirkungskreis, der bei uns der Ortsgemeinde obliegt. Trotzdem beschäftigt sich das Parlament damit, durch zwangsweise Vereinigungen mehrerer Ortsgemeinden zu einer, lebensfähigere, das heißt sich besser verwaltende Organismen zu schaffen.

Was die Gemeindesteuern in England im allgemeinen anbetrifft, so ist vom Staate den Gemeinden der Mietzins als Steuergegenstand überlassen worden. Der Mietzins der Häuser und einzelnen Wohnungen wird ähnlich wie bei uns geschätzt oder durch Kommissionen festgesetzt. Die Mietzinssteuer-Umlage in den Gemeinden pflegt in der Regel nicht höher als 15% zu sein, womit den wesentlichsten Gemeindebedürfnissen Genüge geleistet wird, denn die Mietzinse sind hoch. So kostet zum Beispiel ein größeres, eingerichtetes Landhaus in Bournemouth wöchentlich 20 Pfund Sterling Miete, ein kleines 12 Pfund Sterling. Außerdem beziehen die Gemeinden noch gewisse Einnahmen (unseren Lizenzgebühren ähnlich) von öffentlichen Schaustellungen, Verkehrsunternehmungen und dergleichen. Alle anderen Steuergattungen, wie die Einkommen- und Gewerbesteuern und auch die wenigen in England bestehenden Konsumsteuern auf Bier und Tabak fließen in den Staatsschatz. Die größeren und lebenskräftigen Gemeinden Englands schaffen sich aber Einnahmequellen aus ihren eigenen Unternehmungen, als da sind Gas-, Elektrizitäts- und namentlich Wasserleitungsanlagen.

Den Kurorten an der Seeküste wirft der Pier (die Landungsbrücke) alljährlich einen bedeutenden Ueberschuß ab. Jeder, der mit dem Schiffe dort landet, oder der vom Festlande aus seine Unterhaltung auf dem Pier sucht, und der Pier ist ja mit Rücksicht auf die dort mehrmals täglich stattfindenden Konzerte der Mittelpunkt des geselligen Lebens, hat den Drehstand zu durchschreiten und jedesmal einen Zoll von 1 (in kleineren Kurorten) oder 2 Pence (20—40 Heller) zu entrichten. Dagegen werden Kur- oder Musiktaxen von den Fremden in den englischen Kurorten nirgends eingehoben, das würde den Fremdenzuzug beeinträchtigen und — praktisch ist ja der Engländer und stets ein guter Rechenmeister. Deshalb trägt England sein kleines Kapital an Naturschönheiten so hohe Zinsen.

Ich schließe mit der Frage ob die Verzinsung unseres ungeheueren Kapitals an Naturschönheiten, Heilquellen und historisch interessanten Punkten eine genügend hohe ist?

Der ESCHWEILER BERGWERKSVEREIN hatte s. Z. einen Wettbewerb zur Erlangung von Bebauungsplänen unter den deutschen Architekten ausgeschrieben. Es war dies eines der größten Ausschreiben seiner Art, da es die Bebauung zweier großen Gelände mit über Tausend Beamten- und Arbeiterhäusern, nebst sämtlichen zugehörigen öffentlichen Gebäuden, Verkaufshäusern, Saalbauten, Volksschulen, Badeanstalten usw. zur Aufgabe stellte und zwar unter der Bedingung, daß jedes einzelne dieser Gebäude eine durchweg künstlerische Lösung erführe. Trotz der außerordentlich großen Arbeit wurden überaus viele Entwürfe eingeliefert, von denen u. a. der von Prof. Henrici in Aachen preisgekrönt wurde. Von diesen Entwürfen werden wir demnächst noch den einen oder anderen mitteilen.

Von besonderer Bedeutung ist eine baupolizeiliche Anordnung, die Polizeipräsident von Borries für bestimmte Teile CHARLOTTENBURGS erlassen hat. Danach ist verboten die Errichtung neuer und die Erweiterung bestehender, gewerblicher Anlagen, die bei ihrem Betriebe durch Verbreitung schädlicher oder übler Dünste, starken Rauches oder durch Erregung eines ungewöhnlichen Geräusches Gefahren, Nachteile oder Belästigungen des Publikums herbeiführen können. Dieser neue Nachtrag zur Baupolizeiordnung für die Stadt Charlottenburg betrifft nach der Tägl. Rundschau drei Teile der Stadt: die Gegend zwischen dem Zoologischen Garten und dem Savignyplatz, Westend und die ganze Bismarckstraße.

Der „VEREIN DEUTSCHER GARTENKÜNSTLER" hielt seine 17. Hauptversammlung unter sehr zahlreicher Beteiligung vom 3.—6. August zu Düsseldorf ab. Von den verschiedenen Vorträgen erweckte besonderes Interesse derjenige des Stadt-Gartendirektors Encke-Köln über „Architektonische Motive in der Gartenkunst". Im Verlauf seiner Ausführungen äußerte sich der Redner äußerst abfällig über die Gesamtanordnung der Düsseldorfer Gartenbauausstellung. (S. S. 124 d. Städtebau). U. a. fehlten große Achsen vollständig, dem praktischen Verkehr sei keine Rechnung getragen. Auch die Anordnung der Ausstellungspflanzen auf großen ebenen Rasenflächen sei durchaus verfehlt, sie beweise aber, daß bei der ganzen Anlage kein Zusammenwirken vieler Einzelheiten zu einem großzügigen Ganzen vorhanden sei. Es wäre Pflicht dies hier auszusprechen, um der Ansicht entgegenzutreten, daß die deutschen Gartenkünstler mit der Anordnung der Ausstellung einverstanden wären. Im Anschluß hieran wurde eine scharf gehaltene Entschließung eingebracht, diese jedoch mit geringer Mehrheit abgelehnt, weil darauf hingewiesen wurde, daß man der sonst verdienstlichen Ausstellung nur schaden würde und die Aussprache vollständig genügt hätte, um die Ansicht des Vereins wiederzuspiegeln. Dagegen wurde in der Niederschrift zum Ausdruck gebracht, „die Versammlung erachtet es für bedauerlich, daß für die im einzelnen hochinteressante und hervorragende Ausstellung eine dem heutigen Stande der Gartenkunst entsprechende Gesamtanordnung nicht gewählt worden ist, um so mehr, als das vorhergegangene Preisausschreiben ausgezeichnete Anregungen gegeben hatte".

Die STADT DORTMUND beabsichtigt ein Preisausschreiben zu veranstalten zur Gewinnung von Plänen für einen würdigen und harmonischen Ausbau des dortigen Marktplatzes, soweit dafür die Gestaltung der Häuserfassaden in Betracht kommt.

Auf dem BRANDENBURGISCHEN STÄDTETAGE ZU KOTTBUS ist am 19. September über die allgemeinen Grundzüge verhandelt worden, nach denen städtische Straßen und Plätze anzulegen sind. Der als Berichterstatter bestellte Herausgeber unserer Zeitschrift hatte dazu Leitsätze aufgestellt, deren Veröffentlichung noch vorbehalten bleibt. Zunächst soll hier aber der frohen Genugtuung darüber Ausdruck verliehen werden, daß überhaupt eine derartige Aufgabe in den Arbeitsplan des Städtetages aufgenommen worden ist.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Otto Dorn, Gr.-Lichterfelde - Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth, Berlin W., Markgrafenstrasse 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

A. Lützowplatz in Berlin in seiner gegenwärtigen Anlage.

B. Vorschlag zu einer anderweitigen Gestaltung.

Architekt Theodor Goecke.

DER STÄDTEBAU

Viktoria-Luise-Platz in Schöneberg.

Naturaufnahme.

Kaiserin-Augusta-Allee

Straße 30

Tegeler Weg nördlich der Eisenbahn

Bismarck-Straße und Straße 7b

Straße 7a

Tegeler Weg südlich der Eisenbahn

Straßen 43 und 63

Charlottenburger Ufer

Querprofile geplanter Straßen in Charlottenburg.

ADOLFS - ALLEE.

RHEIN - STRASSE.

WILHELM - STRASSE.

Querprofile von Prachtstraßen in Wiesbaden.

A

Potsdamer Straße, von der Steglitzer bis zur Lützow-Straße.

B

York-Straße, von der Belle-Alliance- bis zur Großbeeren-Straße.

C

Promenade in der Bärwald-Straße.

Prachtstraßen in Berlin.

B

A

C

Strassenanlagen von P. Hallman, Stockholm.

PLAN

KALMAR STAD

Plan von Kalmar Stad.

Plan von Bournemouth.

1. Jahrgang 1904 12. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

BEBAUUNGSPLAN FÜR DEN SÜDLICHEN STADTTEIL VON FLENSBURG.

Im Auftrage der Firma N. Ringe bearbeitet von KARL HENRICI, Aachen.

Das Gelände, dem der auf Tafel 89/90 dargestellte Bebauungsplan gilt, liegt im Süden der Stadt Flensburg und bildet in Verlängerung der Flensburger Föhrde einen tiefen Einschnitt in das hochliegende Geestland, das den östlichen Teil Schleswig-Holsteins einnimmt. Bis vor kurzem war die ganze Talsohle (vergl. die Meßtisch-Aufnahme auf Tafel 91) von Teichen eingenommen, deren Grenzen im Plan mit punktierten Linien angedeutet sind. Es waren Stauweiher, die einem großen Mühlenbetriebe dienten, und deren Bestand zumteil auf natürliche Vorgänge, zumteil auf künstliche Vorkehrungen zurückzuführen war. Ihre Speisung erhielten diese Teiche früher durch Quellen, kleine Wasserläufe und sogenannte Söte, später aber, nachdem diese versiegt — zumteil auch künstlich zum Versiegen gebracht waren, fast ausschließlich durch artesische Brunnen.

Die Besitzerin der Mühlenteiche — Firma N. Ringe — hat jedoch nach Einführung des Dampfbetriebes in ihren Mühlen auch die artesischen Brunnen zum größeren Teil eingehen lassen, und den Entschluß gefaßt, die Teiche trocken zu legen und in Baugelände umzuwandeln.

Ein von Stübben im Auftrage der Stadt Flensburg aufgestellter Bebauungsplan, (der auch in Dresden ausgestellt war), behält eine so große Wasserfläche bei, daß damit die Rentabilität des von der Firma N. Ringe beabsichtigten Unternehmens infrage gestellt worden wäre. Um bei der Stadt in geeigneter Form gegen die im Stübbenschen Plan enthaltenen Zumutungen vorstellig zu werden, beauftragte mich die Firma Ringe die Sache zu begutachten und einen Gegenplan aufzustellen.

Ich habe diesen Auftrag unter der ausdrücklichen Bedingung angenommen, daß von mir keine Vorschläge erwartet werden dürften, die nicht zugleich auch im Interesse der Stadt lägen, und daß ich die Sache so behandeln dürfte, als wenn ich unmittelbar von der Stadt den Auftrag erhalten hätte. Mit dieser Bedingung begegnete ich vollkommen den Wünschen der Firma, und so ist der hier wiedergegebene Plan und das Gutachten, dem die folgenden Darlegungen entnommen sind, entstanden.

Die Voraussetzungen, die meiner Arbeit zugrunde zu legen waren, sind folgende:

1. Der große Mühlenteich, um dessen Zuschüttung und Umwandlung in ein Bebauungsgelände es sich jetzt noch handelt, nachdem die beiden kleineren Teiche bereits zugeschüttet sind, befindet sich in unbeschränktem Besitze der Firma N. Ringe, derart, daß sich weder an das Wasser des Teiches noch an die Grundfläche, die er einnimmt, irgendwelche Gerechtsame, die das freie Verfügungsrecht in Frage stellen könnten, knüpfen.

Die Firma N. Ringe besitzt demnach das unbestreitbare Recht, mit dem Teiche zu machen, was sie will, soweit mit den von ihr vorzunehmenden Änderungen weder die Stadt noch Privatpersonen in gesundheitlicher oder materieller Weise geschädigt werden.

2. Der Teich bildet ein wahrscheinlich künstlich hergestelltes Sammelbecken, das nach dem Versiegen

der früher zahlreich vorhandenen Söte und Quellen gegenwärtig durch dreiundzwanzig artesische Brunnen gespeist wird. Anderweitige nennenswerte Zuflüsse hat der Teich nicht mehr.

Auch die artesischen Brunnen, die den Teich speisen, befinden sich im ausschließlichen Besitze der genannten Firma, der das Recht nicht bestritten werden kann, diese Brunnen eingehen zu lassen, sie in ihrem Bestande zu erhalten oder ihre Zahl zu vermehren.

3. Die Firma N. Ringe hat das Recht, den Wasserspiegel des Teiches nach Belieben zu heben oder zu senken, soweit dadurch nicht gesundheitsschädigende Zustände hervorgerufen werden.

4. Das Niederschlagsgebiet, von dem bei Regengüssen oder bei Schneeschmelze dem Teiche größere Wassermengen oberflächlich und unter Umständen ziemlich plötzlich zufließen können, umfaßt, reichlich gemessen und einschließlich der jenseits der Schleswiger Straße und des Kanzleiweges noch ansteigenden Liegenschaften, ungefähr 105 Hektar.

Das den Teich umgebende Land besteht aber ausschließlich aus sandigem, durchlässigem Erdreich und Gerölle, sodaß derartige Zuflüsse sich nur selten bemerkbar machen.

5. Der Untergrund des Teiches besteht aus reinem gewachsenen Boden, auf dem sich nur stellenweise in nennenswerten Mengen Schlamm abgelagert hat. An keiner Stelle erreicht die Tiefe der Teichsohle die Durchschnittshöhe des Hafenpegels, sodaß es möglich sein würde, den Teich gänzlich trocken zu legen. —

Ich habe dann ferner die bisher nicht widerlegte Behauptung aufgestellt, daß überhaupt für einen Teich als Ausgleichsbecken heftig zuströmender Wassermassen zur Verhütung von Überschwemmungen in jener Gegend keine Notwendigkeit vorliege, und daß der gänzlichen Zuschüttung dcr Teiche weder triftige wasserbautechnische noch hygienische Bedenken entgegenzustellen seien.

Was den ästhetischen Gesichtspunkt anlangt, der für die Erhaltung einer großen Wasserfläche ins Feld geführt wird, so würde derselbe vielleicht Berücksichtigung verdienen, wenn das ganze Teichgebiet seinen jetzigen landschaftlichen Charakter auf alle Zeit beibehalten sollte, und wenn die Umgegend von Flensburg sonst keine größere Wasserfläche darböte. Mit der beabsichtigten, zum Teil wahrscheinlich bescheideneren städtischen Bebauung wird aber ein ganz veränderter Maßstab eintreten, und die Frage ist zu beantworten, ob im Zukunftsbilde des bebauten Stadtviertels die große Teichfläche noch die Rolle spielen wird, wie jetzt zwischen den meist nackten ihn umgebenden Höhen. Ich verneine dies unbedingt und schenke auch dem versprochenen erhöhten Liebhaberwert der den Teich umgebenden Baugrundstücke wenig Vertrauen, da der Blick auf den Mühlenteich bezüglich seiner Anziehungskraft für Luxusanbau doch niemals mit dem auf die Föhrde wird in Wettbewerb treten können.

Nun scheint jedoch allgemein der Wunsch zu herrschen, daß diese Stadtgegend nicht ganz des Reizes einer größeren Wasserfläche beraubt werde, und auch die Firma N. Ringe stellt dem keine Schwierigkeiten entgegen, ohne jedoch zugeben zu können, daß die Lage und Größe solcher Wasserfläche so gewählt werde, daß die Firma in der ergiebigen Ausnutzung des durch Verfüllung des Teiches zu gewinnenden Baulandes mehr wie nötig beeinträchtigt werde. Ein dem entsprechender Vorbehalt muß als billig bezeichnet werden, da das ganze Unternehmen eine wirtschaftliche Torheit bedeuten würde, wenn bei ihm nicht: erstens die Kosten der Verfüllung, zweitens der zu kapitalisierende Verlust an Wasserkraft, drittens die Kosten der Straßenanlagen und deren Kanalisierung usw. herauskämen, und wenn nicht viertens auch noch ein Gewinn mit einiger Sicherheit dabei herausschaute.

Meine persönliche Ansicht geht dahin, daß ich allerdings den Reiz der Wasserfläche nicht verkenne, und sie zum Schmuck der Stadtanlage gern in den Bebauungsplan aufgenommen sehe, daß ich ihr jedoch gewissermaßen nur einen Liebhaberwert beizumessen im Stande bin. Eine öffentliche Parkanlage mit großen Rasenflächen, die zur Winterszeit unter Wasser gesetzt werden könnten, um dem sehr gesunden Eissport zu dienen, würde ziemlich dieselben Dienste leisten und in gesundheitlicher Beziehung vielleicht noch vorzuziehen sein.

Da sich nun aber der Gedanke an einen größeren Teich allgemein festgesetzt zu haben scheint, so habe auch ich einen solchen in meinen Plan aufgenommen, und zwar in einer Größe von etwa 12 000 qm, welche ausreicht, um mindestens 2000 Schlittschuhläufer aufzunehmen.

(Der Harvestehuder Eisplatz in Hamburg ist etwa 18000 qm groß und wird zeitweise von 3–4000 Schlittschuhläufern benutzt.)

Zu der Herstellung des Teiches hat Herr Geheimrat Intze die folgenden sehr wertvollen Ratschläge erteilt:

1. Der Spiegel des Teiches ist so tief zu legen, daß er sich wesentlich unter der Kellersohle der in der Umgebung zu errichtenden Häuser befindet. Und umgekehrt, es dürfen die Kellerfußböden nicht unter dem Teichwasserspiegel liegen, damit sie der Grundwasserstand, der mit dem Teichspiegel voraussichtlich demnächst die Wage halten wird, nicht erreicht. Dies ist zu einer baupolizeilichen Vorschrift zu erheben.

Wo nötig, ist dieserhalb die Teichsohle zu vertiefen, wobei der etwa noch auszuhebende Grund und Boden zur Uferanschüttung benutzt werden kann.

Die Höhe der Straßenkronen an den tiefsten Stellen dürfte demgemäß auf etwa 2,0 m über dem Wasserspiegel des Teiches festzustellen sein, und die zulässige Tiefe der Keller auf 1,5 m unter Straßenkronen, bezw. auf 0,5 m über dem Teichwasserspiegel. Dementsprechend habe ich den Wasserspiegel auf + 6,0 m und die Straßenkronen an der tiefsten Stelle auf + 8,0 m angesetzt.

2. Für die Wassertiefe des Teiches genügt ein Durchschnittsmaß von 1,0 m.

3. Alle Vorkehrungen sind zu treffen, um das Teichwasser vollkommen klar und rein zu erhalten. Der Teich ist deshalb ausschließlich durch die artesischen Brunnen zu speisen, während alle sonstigen Zuflüsse, die eine Verunreinigung des Wassers mit sich bringen könnten, — auch die durch Niederschläge veranlaßten — strengstens auszuschließen und auf anderm Wege durch Straßenkanäle abzuführen sind.

Die ziemlich starken Oker-Absätze, die das Wasser der artesischen Brunnen mit sich bringt, sind vor Einlauf in den Teich durch leicht herzustellende Filteranlagen (Kokes-Überrieselung oder dergl.) von dem Becken fernzuhalten.

4. Neben dem Teiche sind für die Straßen-, Grundstück- und Hausentwässerung, wahrscheinlich beiderseitig, Straßenkanäle zu bauen, die mindestens so tief, besser noch etwas tiefer liegen müssen als die Teichsohle, so daß sie durch das Überlaufwasser des Teiches eine dauernde Spülung erhalten, und daß der Teich durch sie ganz abgelassen werden kann.

Alle diese Herstellungen werden erhebliche Kosten veranlassen; es stehen ihnen aber nach meinem Ermessen keine technischen Schwierigkeiten entgegen, und sie liegen in gleich hohem Grade ebensowohl im Interesse des städtischen Gemeinwesens, als in dem der im Besitz des Teiches befindlichen Firma N. Ringe; denn nur durch diese Anlagen wird es möglich, die in dem Niederschlagsgebiete des Mühlenteiches anzulegenden Straßen und zu errichtenden Gebäude ordnungsmäßig zu entwässern und für das ganze in Frage stehende Bebauungsgebiet gesundheitlich voll befriedigende Zustände herbeizuführen.

Zu der von mir gewählten Lage und Form des Teiches sei gleich hier bemerkt, daß für ihn die tiefste Stelle des jetzt bestehenden Wasserbeckens ausersehen, und am südlichen Ende noch ein Stück Ufergelände hinzugenommen ist, das seiner sumpfigen Bodenbeschaffenheit wegen in absehbarer Zeit kaum bebauungsfähig sein würde.

Der Teich hat aus diesen Veranlassungen eine länglich gestreckte und gekrümmte Gestalt bekommen, die dazu führte, ihn an einer Stelle zu verengen und zu überbrücken, letzteres, damit nicht der Verkehr von Ost nach West auf eine zu lange Strecke unterbrochen werde. Mit der Brücke ist zugleich ein hübsches malerisches Motiv in das Gesamtbild der Stadtanlage eingeführt.

Die Wasserfläche ist dann außerdem, wie auch im Stübbenschen Plane, mit einem gärtnerisch zu behandelnden Uferstreifen, der zum Teil als ziemlich steile Böschung auftritt, eingefaßt.

Es waren nun weiter die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Für welche Art der Bebauung und Benutzung eignet sich das Teichgebiet am besten?

2. Welcher Art ist der nächstliegende und vorherrschende Bedarf der Stadt Flensburg an neu zu erschließendem Baulande?

3. In welcher Verteilung sind die verschiedenen Bezirke des Stadtgebietes zweckmäßig zur Deckung der verschiedenen Bedarfsarten heranzuziehen und welche Rolle hat dabei das Mühlenteichgebiet zu spielen?

Der Beantwortung dieser Fragen stelle ich die Behauptung voran, daß es sehr wohl möglich ist, den Bebauungsplan auf die verschiedenen Bebauungs- und Benutzungsweisen derartig zuzuschneiden, daß er an jeder Stelle ein charakteristisches Gepräge erhält. Ich behaupte ferner, daß in dieser Art der Individualisierung ein Vorzug sowohl in schönheitlicher als auch in praktischer Beziehung zu erblicken ist, ebenso wie der Grundriß eines vielgliedrigen Wohnhauses nur dann als wohlgelungen bezeichnet zu werden verdient, wenn jeder Raum — Wohn-, Arbeits-, Speisezimmer, Küche, Flur, Treppenhaus usw. — die seinem Zweck am besten entsprechende Lage, Größe und Form bekommen hat.

ad 1. Für welche Art des Anbaues usw. eignet sich das Teichgebiet am besten?

Diese Frage ist von nicht geringer Bedeutung, da doch niemand leugnen wird, daß es ein wirtschaftliches Gebot ist, tunlichst allen Besitz derjenigen Verwertung, Benutzung oder Nießnutzung zuzuführen, in welcher seine Eigenschaften am fruchtbringendsten zur Geltung kommen, ebenso wie alle Kräfte zu der Betätigung zu verwenden sind, in der sie vermöge ihrer Eigenschaften am meisten zu leisten vermögen.

Das Emporblühen der Städte nun gründet sich meist, und besonders ist das in Flensburg der Fall, auf Handel, Gewerbe und Industrie. Diese Faktoren, als die Hauptträger der Wohlstandssteigerung, verdienen in erster Reihe Berücksichtigung. Sie stellen die Arbeit dar, der alles andere als Vergnügen zu folgen hat. Es wäre deshalb nach meiner Ansicht unwirtschaftlich, Liegenschaften, die sich für Zwecke des Handels und der Industrie eignen, für anderes, also beispielsweise für villenartige Bebauung zu bestimmen.

Nun eignet sich zwar n. m. A. das Mühlenteichgebiet nicht für großindustrielle Betriebe, wenigstens bei weitem nicht so gut wie die flachen Ufergelände der Föhrde, namentlich an deren westlicher Seite. Auch würde die Anlage von Fabriken im Talgrunde die Gefahr großer Rauchbelästigung der Stadt mit sich bringen, die bei den häufig herrschenden südwestlichen Regenwinden zu unerträglichen Zuständen für die Einwohnerschaft führen könnte. Es würde sich deshalb nicht empfehlen, hier die Veranlassung zur Anlage von Fabriken zu geben, wogegen alles Kleingewerbe, das Handwerk in allen seinen Zweigen, soweit es sich in eine normale Wohnungsbebauung eingliedern läßt, sowie auch der Handel, soweit ihn die zu gewärtigende Besiedelung erheischt, durchaus geeignete Stätten finden könnte.

Auch würde ich für zwar nicht schön und wünschenswert, aber doch vielleicht für zweckmäßig halten können, wenn in den Talgrund der Güter- und Rangier-Bahnhof verlegt würde. Doch bin ich nicht in der Lage, darüber zu urteilen, ob jemals davon die Rede sein kann, und habe, mangels jeder dafür nötigen Unterlage, die Frage bei meinem Planentwurfe nicht weiter in Betracht gezogen.

Es bleibt noch zu untersuchen, für welche Art von Wohnungsansiedelung das Gelände sich am besten eignet, und da steht für mich außer Zweifel, daß, so hübsch und interessant die natürliche Gestalt des Tales auch sein mag, sie doch keinen Vergleich zuläßt mit der Lage auf der waldreichen Westseite der Föhrde, die den wunderbaren Ausblick auf die See darbietet, und in einer so großen Ausdehnung zu herrschaftlichen Villenanlagen einladet, daß damit der Bedarf an Villenbauland vornehmster Gattung auf absehbare Zeit vollkommen gedeckt sein dürfte.

Doch aber ist der bescheidene Villenbau auch im Mühlenteichgebiete nicht auszuschließen. Es bedarf dafür aber gar keiner besonderen Vorschriften, weil sich die geschlossene Bauweise auf ausgedehnten Flächen der steilen Abhänge, die nicht anders als zu landhausmäßiger Bebauung zu verwenden sind, ganz von selbst verbietet.

Da also die Natur schon allein für dichtere Bebauung enge Grenzen gezogen hat, so ist um so weniger Veranlassung vorhanden, im Talgrunde auch auf offene Bebauung hinzuarbeiten, denn das zum schlichten bürgerlichen Wohnungsanbau geeignete Bauland im innigen Anschluß an den jetzigen Stadtkern ist in Flensburg so selten, daß es

einer unverantwortlichen Vergeudung gleichkommen würde, wollte man nicht mit der Ausnutzung desselben bis an die Grenzen herangehen, die aus gesundheitlichen, sozialpolitischen und schönheitlichen Rücksichten zu ziehen sind.

ad 2. Welcher Art ist der nächstliegende und vorherrschende Bedarf der Stadt Flensburg an neu zu erschließendem Baulande?

Um diese Frage mit Bestimmtheit beantworten zu können, würde es eines sorgfältig bearbeiteten statistischen Materials bedürfen, das aber nicht vorhanden ist. Die Firma N. Ringe hat sich jedoch auf meine Veranlassung der Mühe unterzogen, eine Umfrage bei über 30 Leuten, die mit dem Wohnwesen in engster Beziehung stehen, zu halten, und diese Umfrage hat ergeben, daß die lebhafteste Nachfrage sich auf kleinere und kleinste Wohnungen bezieht im Mietwert von 150—500 M. jährlich.

Die Umfrage hat ferner ergeben, daß ganz besonders im Norden der Stadt — in der Fabrikgegend — Arbeiterwohnungen gesucht sind, während im Süden der Stadt eine größere Nachfrage nach 3 und 4 Zimmer-Wohnungen festgestellt wurde. Nicht eine der auf die Umfrage eingelaufenen Antworten erwähnte eine bestehende Nachfrage nach Villen oder großen herrschaftlichen Wohnungen.

Die im Entstehen begriffenen privaten und staatlicher industriellen Anlagen, besonders die dem Schiffbau dienenden, lassen erwarten, daß der Bedarf an Kleinwohnungen für Fabrikarbeiter eine rasche Steigerung erfahren wird, und es wird bald die Zeit kommen, wo auch die Stadt zur Beschaffung solcher, durch Erschließung dafür geeigneter Baustellen, die Hand wird mit anlegen müssen.

Dies dürfte aber nicht im südlichen, sondern mehr im nordwestlichen Stadtteil, der als der Ort für die Ausbreitung größerer industrieller Anlagen von Natur gegeben ist, zu suchen sein, da doch großer Wert darauf zu legen ist, daß die Arbeiter nahe den Stätten ihres Erwerbes Unterkunft finden.

Für die wohlhabendere Bevölkerung und einen städtischen Anbau größeren Stiles bietet sich als besonders geeignet der hochgelegene westliche Stadtteil dar, während bei dauernder Steigerung des mit der Schiffahrt verknüpften Großverkehrs der größere Teil der tiefliegenden Altstadt immer mehr einen City-Charakter annehmen wird.

Vom Großverkehre leben aber sehr viele Leute mittleren Standes, sowie kleine Beamte, Arbeiter und Handwerker, und auch diese wollen in möglichst bequemer Verbindung mit dem Verkehrsmittelpunkte — ihrer Erwerbsstätte — wohnen. DasWestend der Stadt wird ihnen zu teuer werden, mit dem hochliegenden östlichen Stadtteil sind die Verbindungen zu beschwerlich, — da bleibt nichts übrig als das Mühlenteichland und da dieses sich für die Aufnahme der Leute mittleren und niederen Standes ganz vorzüglich eignet, was sich schon darin ausspricht, daß in der Gegend bereits ein Viertel mit Arbeiter- und kleinen Rentnerwohnungen besteht und in Ausdehnung begriffen ist, so glaube ich, daß sicher kein Fehler begangen wird, wenn man das in Frage stehende Plangebiet vornehmlich dementsprechend einrichtet.

Es ist für das Mühlenteichland von keinem wesentlichen Belange, daß auch der hochliegende östliche Stadtteil ausgedehnte Ländereien zu ähnlichem Anbau darbietet. Dort wird sogar voraussichtlich der Bodenwert auf einer etwas niedrigeren Stufe stehen bleiben als hier. Die Stadt hat aber gewiß kein großes Interesse daran, daß sich die Bebauung mit Beschleunigung jener Richtung zuwende, da bei den zu überwindenden Steigungen und den großen Entfernungen die Straßen mit ihren Einrichtungen — Kanalisation, Wasserleitung, Beleuchtung usw. — recht teuer werden, und die ganze Bewirtschaftung und Verwaltung solch abgelegenen Stadtteiles verhältnismäßig große Mühen und Schwierigkeiten mit sich bringt. Ich denke mir, daß mit der Zeit dort oben kleinere Fabriken entstehen werden und in Verbindung mit ihnen Arbeiterkolonien; stellenweise dürfte das Gelände sich auch für Gartenbau eignen und kleine unabhängige Leute zur Ansiedelung anziehen. Kurz, es ist ein Gebiet, dessen Entwicklung schwer im Voraus zu bestimmen ist, und die sich langsamer vollziehen wird als die der andern zur Erwähnung gebrachten Stadtteile. Es würde jedenfalls nicht vorteilhaft sein, die Stadt dorthin gewaltsam ausdehnen zu wollen.

ad 3. In welcher Verteilung sind die verschiedenen Bezirke des Stadtgebietes zweckmäßig zur Deckung der verschiedenen Bedarfsarten heranzuziehen, und welche Rolle hat dabei das Mühlenteichgelände zu spielen?

Diese Frage hat im Vorstehenden der Hauptsache nach bereits ihre Beantwortung erfahren, jedoch ist noch ein Punkt unerörtert geblieben.

Es ist sicher anzunehmen, daß, wenn die Einwohnerzahl sich namhaft vermehrt, und die Stadt sich dementsprechend ausdehnt, auch ein Bedarf an öffentlichen Gebäuden und Anstalten sich herausstellen wird, ohne daß man ihn schon jetzt fest begrenzen und dafür ein bestimmtes Programm aufstellen könnte.

Für die meisten und hervorragenden derartigen Gebäude und Anlagen werden die geeigneten Stellen in dem der größten Zukunft entgegengehenden Stadtteile — in Flensburg dem hochgelegenen westlichen — zu suchen und vorzusehen sein, jedoch wird jeder Bezirk auch seine gesonderten Ansprüche daran zu erheben haben; z. B. sind Kirchen und Schulen auf die verschiedenen Gemeindebezirke zu verteilen. Wie dem in meinem Plane Rechnung getragen ist, wird später zur Erörterung gelangen.

Obwohl mit Sicherheit anzunehmen sein dürfte, daß der in der Talsohle entstehende südliche Stadtteil ein verhältnismäßig ruhiges Wohngebiet werden wird, so mußte doch die Rücksicht auf Verkehrsbequemlichkeit für die Lage und Richtung der Straßen ausschlaggebend bleiben.

Dabei kommen besonders in Betracht:

1. die Beziehungen zur Altstadt,
2. die Gestaltung des Geländes,
3. die Beziehungen zum Außenlande.

Alle drei Faktoren führen im vorliegenden Falle zu einer Betonung der Straßenrichtung von Nord nach Süd und ergeben das Vorherrschen eines Parallelsystems der Straßen in diesem Sinne als das Natürliche.

Die Verkehrsbeziehung der Altstadt weist gebieterisch nach Norden, die steilen Bergabhänge in Osten und Westen lassen die Ausführung schlanker Verkehrswege nach den Seiten hin nicht zu, und für den Verkehr nach außen kann wesentlich nur die südliche Richtung in Frage kommen. Das Vorherrschen dieser nord-südlichen Straßenrichtungen

ist auch insofern als günstig anzusehen, als dadurch den Einwohnern größtmöglicher Schutz gegen die meist herrschenden östlichen und westlichen Winde erwächst.

Bei der Anknüpfung an die Altstadt mußte auf deren beiden Arme, rechts und links von der Föhrde, getrennt Rücksicht genommen werden, und während ostseitig sich einfache Verlängerungen der Teich- und Waitz-Straße als zweckmäßig und wie von selbst ergaben, so mußte für die Verbindung des westlichen Teiles der Altstadt mit dem Plangebiete durch eine Straßenunterführung unter der Eisenbahn hindurch gesorgt werden. Diese Unterführung habe ich so weit wie möglich nach Westen verlegt (etwa 25 m weiter als im Stübbenschen Plane), um mit dem betreffenden Verbindungs-Straßenzuge tunlichst die Längsrichtung innezuhalten und ferner, um die Steigung der Bahnlinie aufs Äußerste für die Lichthöhe der Unterführung auszunutzen. Die Unterführungsöffnung habe ich 16 m breit angenommen, jedoch durch eine Pfeilerunterstützung des Oberbaues zweiteilig gemacht, damit die Höhe der Brückenkonstruktion im Scheitel auf ein Mindestmaß herabgedrückt werden könne.

Durch den Eisenbahnkörper wird ein nördlicher Teil des Plangebietes abgetrennt, der für sich besprochen zu werden verdient.

Im Stübbenschen Plan ist er nordseitig erschlossen durch eine unmittelbar neben der Eisenbahnstraßenbrücke die Angelburger Straße kreuzende Straße, ferner durch die Verbreiterung des auf den Neumarkt mündenden Klosterganges zu einer etwa 10 m breiten Straße und schließlich vermittels eines Straßenzuges, der sich aus dem untern Teile der Rothestraße, der Töpferstraße und deren Verlängerung zusammensetzt.

Diesen letzteren Straßenzug sehe ich als den entschieden wichtigsten Verbindungsweg mit dem westlichen Teile der Altstadt an und habe ihn dementsprechend durch erhebliche Verbreiterung des unteren Endes der Rothestraße, der Töpferstraße, sowie durch eine schlanke und breite Weiterführung dieses Straßenzuges bis zur Bahn zu betonen gesucht. Besonders wichtig erschien es mir, durch Zurücksetzung der Baufluchtam Südermarkt zwischen Rothestraße und Klostergang, beim Zusammenstoße der ersteren mit der Friesischen Straße, eine kleine Platzerweiterung einzuführen, mit der für den an dieser Stelle zu gewärtigenden Verkehrszusammenfluß der nötige Raum beschafft werden soll. Zwar könnte vielleicht bedauert werden, daß dieser Platzerweiterung zwei alte Giebelhäuser, die nicht ohne malerische Reize sind und dem Südermarkt in seiner Südwestecke ein altertümliches Gepräge geben, zum Opfer fallen müßten. Es geht jedoch mit diesen alten Giebeln kein eigentlicher Kunstwert verloren, und die Hand eines geschickten Architekten wird sie durch noch Schöneres, dem Alten Nachempfundenes, leicht zu ersetzen vermögen.

Indem ich mich jetzt dem südlich von der Eisenbahn belegenen Plangebiete zuwende, habe ich vorauszuschicken, daß ich in wichtigeren Verkehrsstraßen Steigungen von 1:14 und 1:12, wie sie der städtische Plan mehrfach aufweist, für unzulässig erachte, und daß ich für eine der wichtigsten Seiten der Aufgabe angesehen habe, derartige starke Steigungen in Fahrstraßen überhaupt zu vermeiden.

Es ist mir dies vollständig gelungen, und ich glaube besonders darauf aufmerksam machen zu dürfen, daß die Straße, welche die Verlängerung der Waitzstraße bildet, und welche in der Längsaxe des Geländes sich hinaufziehend gewissermaßen das Rückgrat oder die Hauptader des Verkehres — namentlich des von außen kommenden Durchgangsverkehrs — darstellt, in steilster Strecke die Steigung von 1 : 20 nicht überschreitet. Dieser neue Verkehrsweg würde für den größeren Teil der Altstadt die kürzeste Verbindung mit der belebten Eckernförder Chaussee herstellen und dabei eine viel bequemere Fahrstraße werden, als es die Schleswigerstraße mit ihrer durchschnittlichen Steigung von 1 : 14,4 ist.

Nimmt diese Straße als Verkehrsader in dem Bebauungsgelände den ersten Rang ein, so sind die mit ihr parallellaufenden Längstraßen, deren auf jeder Seite je zwei entworfen sind, als Verkehrslinien zweiten Ranges, die verbindenden Querstraßen als solche dritten Ranges zu bezeichnen, und dieser Rangstellung entsprechend sind auch die Breiten der Fahrbahnen bemessen, und ist erstrebt worden, ihre sonstige Einrichtung und ihren Charakter dem anzupassen.

Der Verbindung mit den hochliegenden östlichen und westlichen Stadtteilen konnte ich keinen großen Verkehrswert beimessen, aber auch hier gelang es, das Steigungsverhältnis von 1 : 16,3 an keiner Stelle zu überschreiten. Ich habe mich darauf beschränkt, westseitig und ostseitig nur je zwei solcher Verbindungsfahrwege serpentinenförmig anzulegen und habe ihnen nur eine Breite von etwa 7 m zugedacht, weil sie an keiner Seite bebaut werden können, also nur die Rolle von Landstraßen zu spielen haben werden, und weil mit jedem Meter Breite die Herstellungsschwierigkeiten und Kosten mindestens im Quadrat sich steigern würden.

Auch der Fahrstraße, die teils talseitig, teils bergseitig von der Valentiner Allee entlang geführt ist, konnte ich nur die Bedeutung einer Garten- oder Promenadenstraße beimessen, weil sie nur einseitig und villenartig bebaut werden kann. Der in gutem Gedeihen befindlichen Allee wegen, die dauernde Pflege verdient, dürfte hier allerdings eine Breite von durchschnittlich 12 m am Platze sein.

Der Begründung der Straßenführungen glaube ich kaum noch etwas hinzufügen zu müssen; jedoch will ich nicht unerwähnt lassen, daß mich dabei, neben den Rücksichten auf den Verkehr, gleichzeitig, und mit Einräumung gleicher Berechtigung, das Bestreben geleitet hat, lauter gut nutzbare Baublockfiguren unter tunlichster Vermeidung spitzwinkliger Ecken zu erzeugen, und daß ich ferner das künstlerische Moment an keiner Stelle außer Acht gelassen habe.

Dies letztere habe ich allerdings nicht gesucht in unnötig großen Straßenbreiten, denen der zum gesunden Wohnen viel wichtigere Hof- und Gartenraum hinter den Häusern zum Teil hätte geopfert werden müssen, auch nicht in willkürlichen Unregelmäßigkeiten zur Erzielung kleiner, vermeintlich malerischer Effekte, schließlich auch nicht in ausgedehnten Luxusanlagen, die dem Vorübergehenden wohl Augenweide gewähren, die aber den Stadtsäckel schwer belasten und dem Anwohner das Leben verteuern, sondern ich habe es gesucht in geschlossener und abwechselungsreicher Raumwirkung der Straßen und Plätze und in der Schaffung lauter guter Baustellen, die zu einem schlichten naturwüchsigen Anbau einladen. Für wechselvolle Eindrücke ist durch die Krümmungen der meisten

Straßen gesorgt, sowie durch die verschiedenartigen Ausbildungen an den Kreuzungs- und Verzweigungsstellen der Straßen. Auch an Steigerungen und größeren Bildwirkungen fehlt es nicht. Sie sind herbeizuführen gesucht durch die Stellung der Kirche hinter dem kleinen Teichspiegel, durch die Ueberbrückung des Teiches, die als Schaustück und als Aussichtspunkt der Anlage zur Zierde gereichen würde; dann durch die Einrahmungen der Teichflächen, welche auf allerhand wechselvolle Bildwirkungen berechnet sind. Mit Ausnahme der Südseite, wo sich der Talpark mit großen Wiesenflächen anschließt, sollten die Wandungen um den Teich herum mit durchweg geschlossenen Häuserzeilen besetzt werden, weil dadurch die Größenwirkung der Wasserflächen gesteigert wird und die Anlage einen intimen städtischen Charakter gewinnt im Gegensatz zu dem weiten und freien Blick in die Ferne, welchen die Föhrde darbietet.

Die Hauptverkehrstraße zwischen den Baublöcken VIII und XI, XII und XIII usw. habe ich weder mit Alleebepflanzung noch mit Vorgärten bedacht, weil ich mir sagte, daß sie der Ort für den Geschäftsverkehr werden müßte, so namentlich für Kaufläden, soweit solche in diesem Stadtviertel das Bedürfnis mit sich bringen wird. Sie hat in ihrem unteren Teile eine Fahrbahnbreite von 10 m erhalten und Bürgersteigbreiten von 3,5 bis 5,0 m, in ihrem oberen Teile dagegen, wo auf eine wesentliche Abnahme des Verkehrs zu rechnen ist, von 8,0 bzw. 3—4 m. Die anderen Straßen sind meist mit geringeren Fahrbahnbreiten bedacht; wo es anging, sind sie jedoch zur Vergrößerung des Luftraumes einseitig oder beiderseitig mit Vorgärten ausgestattet.

Hier und da finden sich in den Straßen Abweichungen von der Parallelität der Wandungen, die alle mit vollem Bewußtsein zur Steigerung der Raumwirkungen und der Umrißbildungen der Häuser eingeführt sind.

Beim Zuschnitte der Baublockfiguren wurde die jedesmalige Lage und der derselben entsprechend zu gewärtigende Anbau in Betracht gezogen.

Je weiter nach Osten, um so bescheidener denke ich mir den Anbau, um so geringer sind dementsprechend auch die Baublocktiefen angenommen. Ich denke mir die Gegend besonders geeignet für Kleinwohnungen mit 3—4 Zimmern, für Werkstätten und kleinindustrielle Anlagen. Von lebhaftem großen Verkehr wird da niemals die Rede sein, und ich würde es für unverzeihlichen Luxus halten, dort Straßen anzulegen, deren Breiten weit über das Verkehrsbedürfnis hinausgingen und die außerdem zur Errichtung himmelhoher Häuser führen könnten. Dagegen möchte ich aus Gesundheitsrücksichten an keiner Stelle an bester Herstellung und Unterhaltung der Pflasterbahnen gespart sehen, deren Kosten in gleichem Verhältnis sich steigern oder sich ermäßigen wie ihre Breiten; sie berechnen sich nach der Zahl der Flächeneinheiten.

Je höher an dem östlichen Hange hinauf, um so spärlicher wird der Anbau ausfallen und um so geringere Anforderungen wird der Verkehr an die Straßen stellen. Trotzdem habe ich dafür Sorge getragen, daß die Zugängigkeit und die Steigungsverhältnisse auch der hier befindlichen Straßen nichts zu wünschen übrig lassen. So habe ich z. B. die etwa in $^1/_3$ Höhe des östlichen Abhanges entlang führende Straße von der Waitzstraße schon unterhalb deren starker Steigung abzweigen lassen, so daß sie fast als eine Fortsetzung der Teichstraße angesehen werden kann.

Gesonderte Stellung nehmen die Baublöcke III und Xb ein. Der Baublock III bleibt in vollem Umfang dem als Frauenstift benutzten Kloster zum Hl. Geist eingeräumt und wird mit seinem Gartengrün stets eine wohltuende Bereicherung des Viertels ausmachen. Der Baublock Xb ist zur Aufnahme öffentlicher Gebäudeanlagen ausersehen, die sich bestens in der südlichen Wandung erheben werden und ihre Hinterflügel in das Innere erstrecken können. Die Tiefe dieses Baublockes ist auf etwa 120 m bemessen, so daß auch die übrigen Wandungen mit Häuserzeilen besetzt werden können.

Die sackförmige südwestliche Talverzweigung, die sich in ihrem feuchten engen Grunde weder zu einer Straßenanlage noch zur Bebauung eignet, gab mir Veranlassung, hier eine öffentliche Parkanlage zu planen, die sich nach dem Teiche zu öffnet. Sie ist von einer Fahrweg-Schleife eingefaßt, an deren südlichem oberen Ende eine Wirtschafts- und Vergnügungsbauanlage mit amphitheatralisch anzuordnenden Terrassenbildungen einen vortrefflichen Platz finden würde. Der Blick von hier in nördlicher Richtung würde ostseitig von der Kirche flankiert werden und über die Teiche und die Stadt hinweg auf die Föhrde schweifen können. Die überaus geschützte Lage würde diesem Erholungsort einen ganz besonderen Wert verleihen.

An dem Fahrweg entlang, der die Parkanlage umgürtet, wird sich ganz von selbst an den steilen Hängen eine villenartige Bebauung ergeben, die jedoch am nördlichen Ende des Baublockes XX in eine geschlossene Häuserreihe übergehen mag, um auch der kleinen südlichen Teichfläche eine feste Einrahmung zu geben.

Der Baublock XIV wird, nachdem durch Senkung des Teichspiegels die Grundwasserverhältnisse verbessert sind, was unzweifelhaft durch Drainage leicht zu bewirken ist, eine sehr bevorzugte Lage für vornehmeren Wohnungsbau darbieten, und zwar würde ich am glücklichsten finden, wenn die Besitzer des Grund und Bodens gemeinschaftliche Sache machten und nur eine talseitige Bebauung zuließen mit Einzelhäusern in geschlossener Reihe, deren Hintergärten bis an die Valentiner Allee zu reichen hätten, und die mit tiefen Vorgärten den Teich auf das Anmutigste umsäumen würden.

Schließlich habe ich noch eines kleinen Platzes Erwähnung zu tun, den ich inmitten des östlichen Bebauungsfeldes zu Seiten der Hauptverkehrsstraße offen gelassen habe, der als Sammelpunkt des in diesem Viertel pulsierenden internen bürgerlichen Verkehrs dienen mag. Zu charakterisieren würde dieser Platz sein durch ein rathausähnliches städtisches Gebäude mit Uhrturm, in welchem etwa: ein Post- und Telegraphenamt (NB. sicherer und guter Mieter!), ein Polizeikommissariat, ein Steuerbureau, ein Wahllokal, ein Schiedsmannsamt, kleinere und größere Versammlungsräume für bürgerliche Vereine uud Gesellschaften, ein Ratskeller usw. untergebracht werden könnten.

Der Platz würde außerdem geeignet sein, in seinen Wandungen Gasthäuser und Läden usw. aufzunehmen.

Ich glaube damit dargetan zu haben, daß es diesem Stadtteile, trotz dem haushälterischen Verfahren mit dem Grund und Boden, trotz gemäßigten Straßenbreiten und

trotz der Verringerung der Teichwasserfläche nicht an künstlerischen und malerischen Schönheiten zu fehlen braucht, und daß die intimen Reize, die er birgt, besser mit dem Charakter des zu gewärtigenden Anbaues im Einklange stehen werden, als der im Stübbenschen Plane vorherrschende Zuschnitt auf eine weltstädtische Bebauung. Ich glaube auch der Befürchtung nicht Raum lassen zu sollen, daß in Zukunft, wenn Flensburg sich etwa zu einer Großstadt ersten Ranges entwickeln sollte, der von mir gewählte Zuschnitt nicht mehr passen würde; ich bin vielmehr der Meinung, daß es sich hier um ein für sich abgeschlossenes Gebiet handelt, dem die Natur die Grenzen gezogen hat, und das von dem, was der Weltverkehr und das Weltstadtgetriebe vielleicht in ferner Zukunft mit sich bringen könnten, fast unberührt bleiben wird.

VOM INNEREN ZUSAMMENHANGE DER HÖHENUNTERSCHIEDE UND STRASSENZÜGE IM PLANE HISTORISCHER STÄDTE.

Von ADOLF ZELLER, Darmstadt.

Als erfreuliches Zeichen der Wertschätzung alter Städtebaukultur ist es aufzufassen, daß man mehr denn je sich bemüht, aus den zahlreichen in älteren Städten gegebenen Beispielen zu lernen und ihr charakteristisches künstlerisches Wesen zu ergründen. Die modernen Lösungen versuchen im Straßenbilde jene wunderbaren und geheimnisvollen Reize wieder zu erwecken, die die alten Beispiele in so hervorragendem Maße besitzen. So erfolgreich man hier auch schon gewesen ist, noch immer ist der Wille des Straßenbaukünstlers mehr oder minder durch gesetzliche Vorschriften eingeengt, die ihm die so wünschenswerte künstlerische Freiheit in der Gruppierung der einzelnen Bauwerke und Schmuckstücke der Straße, der Gebäude, leider so sehr erschweren. Ebenso beengend ist die immer noch zu große Rücksicht auf Steigungsverhältnisse, die zur Zeit meist mit Hilfe oft sehr erheblicher Erdbewegungen geregelt werden, wodurch dann schon vor dem Bebauen selbst das Bauland durch Straßenbaukosten oft sehr belastet wird.

Ein Studium charakteristischer Straßenanlagen älterer Zeit nach diesen genannten Gesichtspunkten: größere Beweglichkeit in der Anlage der einzelnen Gebäude ohne Innehaltung von sogenannten Baufluchten, wie bessere Anpassung der Straßenzüge an die natürlichen Höhenunterschiede, dürften daher nicht unwillkommen sein, um so mehr als sich aus diesen Betrachtungen eine ganze Reihe von Anregungen für ähnliche Fälle in neuerer Zeit ergeben werden.

Unsere mittelalterlichen Städte — namentlich die im nachfolgenden herangezogenen — waren vielfach, als befestigte Plätze an günstigen Flußtälern, Bergrücken usw., sowohl durch natürliche Hindernisse, Bach, Fluß oder See, Berg, Hügel und Tal, als auch durch die künstliche Umwallung stark beengt. Weiter erlaubte der damalige Stand der Technik nicht in dem jetzigen Maße Beseitigung natürlicher Hindernisse, so daß bei Anlage der Straßen schon von vornherein viel mehr — als dies jetzt leider immer noch üblich — mit der gegebenen Erdoberfläche gerechnet werden mußte. Kostspielige Erdarbeiten zwecks Abgraben von Bodenwellen, oder Ausfüllen von Mulden durch weithergeholtes Material waren da ganz ausgeschlossen; bei geringeren Steigungen ließ man die natürliche Höhenlage unberührt, bei starken gehen die Straßenzüge meist senkrecht oder in schiefem Winkel zur Gefällrichtung bergan oder bergab, um auf diese Weise die Höhe zu gewinnen, oder die Niederung zu erreichen.

Diese Hauptverkehrswege ergänzen die kleinen und schmalen Quergäßchen, die oft nur für Fußgänger durch Staffeln (Treppen) oder Absätzen mit Stufen begehbar sind; bei Plätzen zerlegen oft Futtermauern das Gelände namentlich an Häuserfronten in wagerechte Absätze; der Anstieg muß oft durch Zickzackfahren errungen werden. Auch hier dient oft die Staffel als Wegkürzung für den schnelleren Fußgängerverkehr.

Vielfach sind bei starken Hängen dann in den Häuserblocks die ersten oder gar zweiten Geschosse der Gebäude von der oberen Straße, das Erdgeschoß von der unteren Straße aus zugänglich; oft gehen sogar Fußgängertreppen durch die Gebäude durch von einer Straße zur anderen (vgl. Marburg, Hall i. Tirol usw.).

Diese kurzen allgemeinen Angaben seien an einigen charakteristischen Beispielen näher erläutert. Der Lageplan von Wimpfen a. Berg, einer bekannten einstigen freien Reichsstadt am Neckar, ist hierzu besonders geeignet; siehe Abb. a, Tafel 92. Die kaiserliche Burg nebst weiterer Umgebung (Burgviertel) liegt auf dem Rücken eines steil in den Neckar abfallenden Kalkfelsens, dessen nach Westen abflachender Hang von der Stadt selbst eingenommen wird. Durch dieses Gefälle war die Lage des Hauptstraßenzuges A—B gegeben; er führt, als sog. obere und untere Hauptstraße senkrecht zum Gefälle des Berges von Nord nach Süd, oder allgemeiner ausgedrückt von der Hochebene nördlich Wimpfen zum Neckarflußtale im Süden. Querstraßen waren des starken Berggefälles wegen wenigstens für Fuhrverkehr größtenteils ausgeschlossen. Der Burghügel wie der dahinter nach Norden liegende Marktplatz sind nur durch zwei, im Winkel auf die Hauptstraße gerichtete Straßenzüge, die Salzgasse und den Marktrain erreichbar, während ein zweiter Burgweg, mehrfach im Lauf gebrochen, südlich zur Burghöhe ansteigt. Interessant ist an den beiden erstgenannten Straßen der Höhenunterschied; die Strecke — Adlerbrunnen (Beginn der Salzgasse) bis Kirchenplatz — steigt von + 194,0 bis etwa + 203,0 = 7 m auf 140 m L., also im Verhältnis 1 : 20; der Marktrain hat den Unterschied + 187,0 bis + 203,0 = 16 m H. auf 100 m zu überwinden, d. h. eine Steigung von 1 : 6,2. Letztere Stei-

gung ist naturgemäß auch nur in beschränktem Sinne brauchbar; nur die dort üblichen zweiräderigen Karren können den Anstieg überwinden, während alle anderen Wagenarten den Umweg durch die Salzgasse wählen müssen. Durch diesen Umweg ist der Höhenunterschied leicht zu überwinden, da das geringere Gefälle eine wesentliche Kraftersparnis bedeutet, während der Zeitverlust für die Mehrlänge gleich 200 + 140 = 340 gegen 100 m, also = 240 m kaum in Betracht kommen dürfte.

Der Wimpfener Stadtplan bietet uns außerdem noch einige andere, höchst bemerkenswerte und vorzügliche Lösungen.

Zunächst die Sorge für den Fußverkehr. Der Fußgänger kann vom Löwenbrunnen aus unmittelbar den Marktrain herauf die Kirche, oder durch eine Treppe (Staffel) in einem Reul die blaue Turmgasse bezw. die Burg rasch erreichen; ebenso zwischen Adler- und Löwenbrunnen von der Hauptstraße aus durch das sog. Marktgäßchen rasch zur Oberstadt gelangen.

Auch die Zufahrt zu den Hofraithen leidet ebenfalls nicht unter den großen Höhenunterschieden. Alle Häuser der Salzgasse sowie der Westseite des Marktplatzes haben leichte Ausfahrt, ebenso die der oberen Hauptstraße bis zum Marktgäßchen. Für die Zufahrt zu den Häusern an und hinter dem Marktrain ist sehr gut und sinnreich durch eine Terrassenanlage in der oberen Hauptstraße gesorgt, die eine fast wagerechte Ausfahrt überall gewährt, da ihr Anfang am Marktgäßchen + 191,5, ihr Ende am Marktrain + 193,0 Höhenlage hat. Ein Treppchen am höchsten Punkt der Terrasse (C) sorgt für Abkürzung des Fußverkehrs.

Sehr eigenartig ist auch die Behandlung der Häuserflucht selbst. Man sieht nirgends eine auf beiden Seiten parallele Straßenwand, überall vernünftige Verschiebung der Wände, die allerdings einem modernen Planbearbeiter bis jetzt noch nicht einleuchten dürfte.

Diese Eigentümlichkeit erklärt sich ebenfalls sehr leicht. Keines der Grundstücke liegt genau senkrecht zur Straße, die ursprünglich ein einfacher Landweg (Chaussee) war. Bei der Bebauung, ohne sog. Regelung, d. h. starrer Festlegung von Straßen und Bauflucht, konnte daher jeder Baustelleninhaber sein Grundstück so gut ausnutzen, als es eben ging. Da nach mittelalterlicher Gewohnheit weitaus die meisten Häuser mit dem Giebel nach der Straße standen, und meist auch durch enge Reuls von den Nachbarhäusern getrennt waren, so wurde das Haus mit seiner Ecke so in die meist schiefwinklige Baustelle gestellt, daß es an einer wenigstens den Straßenrand berührte; eine Anordnung, die etwa nebenstehender Skizze (Abb. 1 im Text) entspricht. Bei starkem Winkel von Straßenzug und Baustelle entstehen dann die treppenartig vorspringenden Häuserblocks. Schiefe Giebelfronten sind weit seltener, ebenso wie Bebauung durch Anlage des Gebäudes parallel mit der First zum Straßenzuge. An dem späteren Beispiele von Nürnberg treten vorgenannte Anordnungen noch auffälliger in die Erscheinung. Die verschiedenartige Zurückschiebung der Fluchten einzelner Gebäude hat ihre Vorteile. So ist im Wimpfener Plan z. B. bei b (Abb. a, Taf. 92) ein Gebäude mit großem Hinterhofe zurückgeschoben, um die Einfahrt mit großen Erntewagen zu erleichtern. In der Salzgasse entsteht auf ähnliche Weise bei c ein kleiner Vorplatz, der für viele ländliche Betriebe sehr erwünscht ist. In derselben Straße ist das Einfahren in eine schmale Gasse bei d durch dieselbe Anordnung wesentlich verbessert usw.

Abb. 1.

ALTER·WEGRAND.

Es liegt auf der Hand, daß hierdurch jene Unregelmäßigkeiten im Straßennetze erzeugt werden, die dem Aufbau und dem Gesamtbilde allein jene gerade auch in Wimpfen so reizenden Umrißlinien geben, die wir auf Tafel 93 bewundern können. Solange wir uns nicht entschließen, in unseren Straßennetzen dieser etwas freieren Behandlung der Straßenflucht ein Zugeständnis zu machen, solange wird es auch nicht möglich sein, den alten malerischen Charakter der Straßenbilder wieder vollkommen zu erwecken. Daß es nicht nur in Dörfern, sondern auch in Städten mit starkem Verkehre möglich ist, werden wir am Nürnberger Beispiel später noch sehen.

Noch eines besonderen Reizes des Wimpfener Straßennetzes sei Erwähnung getan. Es ist dies die ungemein geschickte Anordnung der beiden — an für sich sehr einfach gehaltenen — Brunnen.

Der nördliche, Adlerbrunnen (Abb. b, Tafel 93) steht an Stelle einer für die Bebauung ungeeigneten dreieckigen Fläche. Durch eine Futtermauer wird aus ihr die zur Anlage des Brunnens notwendige Ebene gewonnen, die Schmalseite nach der Hausfront durch eine Treppenanlage für den Fußgängerverkehr ausgenutzt. Eine ähnliche Anordnung liegt dem südlichen Löwenbrunnen zu Grunde (Abb. a), der früher noch mit kleinen Brüstungen eingefaßt war. Eine jetzt leider erst ganz vor kurzem mißglückte Erneuerung der Freitreppe hat dem Bilde wesentlich geschadet und die ursprüngliche von drei Seiten zugängliche Anlage etwas verwischt.

Sahen wir so in Wimpfen, einem kleinen Städtchen, das Beispiel einer in sich natürlich entwickelten Straßenanlage, so finden wir ähnliches in größerem Umfange auch an größeren Städten des Mittelalters wieder. Wir wählen hierzu eine besonders charakteristische Stadt: Nürnberg, und zwar eine eigenartig behandelte Stelle ihres Straßennetzes; die Verschneidung der Adlerstraße und des Josefsplatzes mit der zum Pegnitztale niedersteigenden Seitenstraße (Kaiserstraße) (Abb. b, Tafel 92). Die Hauptrichtungen: Leder Gasse—Adlerstraße; Adlerstraße—Ludwigstraße bleiben fast horizontal; die Kaiserstraße senkt sich

stark ab. Das ganze Netz erinnert sehr an die charakteristischen Schienenkreuzungen der sog. Doppelweichen unserer Eisenbahnen. Die spitzen Baustellen sind auch hier abgeschnitten. Ein besonderer Vorzug dieses Stadtteiles ist die sowohl an der Ludwigstraße wie am Josefsplatz fast systematisch durchgeführte staffelförmige Anordnung der einzelnen Gebäude, die ganz besonders zur außerordentlich malerischen Wirkung des Straßenbildes beiträgt. Verfasser hat sich das Vergnügen gemacht, im Plan Abb. b, Tafel 92 in punktierter Linie die voraussichtliche baupolizeiliche Gebäudeflucht einzuzeichnen, falls einmal hier „geregelt" wird, was das Schicksal verhüten möge. Eine derartige Versündigung wird dann unter dem Motto: „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse" gerechtfertigt. Und doch, welche Ungereimtheiten kommen hierbei heraus; denn selbst die bedenklichste Ecke bei A ließe sich weit besser durch Erweiterung der Ecke bei C—D als kleiner Platz lösen, denn durch Begradigung der Fluchten. Hierzu tritt der Umstand, daß je mehr Platz — je weniger Rücksicht der Fahrende wie der Gehende auf den Nebenmenschen nimmt; also in den seltensten Fällen durch Erweiterung daraus wirklicher Vorteil für den Verkehr entsteht; eine Erscheinung, die ähnlich sich bei den gut durchlüfteten und daher furchtbar zugigen Straßen moderner Städte zeigt, die bei dem geringsten Winde höchst staubig und dadurch ungesund sind. Die abgetreppte Anordnung der einzelnen Häuser hat auch für die Grundrißanlage selbst bedeutende Vorteile, da sich z. B. leicht für die Anlage der Schaufenster ruhige Winkel zu ihrer Besichtigung ergeben und diese schon von fern her erkennbar und anziehend wirken (vgl. Abb. 2 im Text). Auch für die Licht-

Abb. 2.

verhältnisse zeigt das Beispiel eine recht praktische Anordnung. Wir meinen die abgetreppte Dachanlage an dem Eckhaus der Kaiser- und Adlerstraße. Es liegen hier an der Nordseite nur einstöckige Bauten vor, so daß das Licht besser in die Straße dringen kann. Es dürfte ein praktisches Mittel sein, z. B. in engen Straßen, die Untergeschosse vorzuziehen und als Verkaufsläden einzurichten, während die Obergeschosse mit den Plattformen als Restaurants und zu Wohnzwecken dienen könnten (Abb. 3 im Text).

Bei dem Kirchplatze in dem höchst malerisch gelegenen Städtchen Schwäbisch-Hall ist die schwere Zugänglichkeit der einzelnen Hofraithen ebenfalls durch Anlage einzelner Terrassen höchst eigenartig gelöst. (Abb. a, Tafel 94 und c Tafel 95). Die starken Gefälle der ansteigenden Straßen verbietet den Häusern der Nordseite ein Ausfahren,

Abb. 3.

weshalb hier Futtermauern den zwei untersten Gebäuden je einen wagerechten Platz geben, auf dem eingefahren werden kann. Der Fußgänger braucht durch Benutzung einer kleinen Staffel diese Wege nicht mitzumachen. Sehr geschickt ist Marktbrunnen und der Pranger auf der Ecke der oberen Futtermauer angeordnet. Durch die Vorschiebung dieser Seitenplätze ist zugleich die sehr bedeutende Steigung etwas gemildert; die etwa in der punktierten Linie am bequemsten liegt; so daß 60 m Länge von + 288,6 auf + 294,8 = 6,2 führen, also etwa 1 : 10, eine Steigung, die wohl das äußerste ist, was man dem Fuhrverkehr zumuten darf. Es darf als sehr verständig bezeichnet werden, daß man nicht etwa zur Verlängerung und geringeren Steilheit des Weges den ganzen Raum zwischen Kirchentreppe und Rathaus durch eine Futtermauer zerschnitten hat. Die ausgeführte Anlage stört das von der Ecke A aus perspektivisch prachtvolle Bild in keiner Weise. Der verständige Fuhrmann wird so wie so durch entsprechendes Ausholen des Weges die vorhandene Steigung zu überwinden wissen. In ähnlicher Weise ist die Lösung bei der nach der Stadt abfallenden Gasse G mit einer Futtermauer bzw. Treppe gelungen, wobei sich für die Häuser der Westseite wie für Rathaus usw. sehr schöne Anlagen kleiner Vorplätze und Freitreppen ergeben.

Ueberhaupt darf dem Kirchplatze in jeder Beziehung Gutes trotz den enormen Steigungen nachgesagt werden; der Eindruck der Freitreppe ist großartig und überwältigend. Reizend ist auch die Anordnung der versteckten Treppen zu dem Kirchplatze innerhalb der Futtermauern. Zur Kirche wird von M aus angefahren; als Wendeplatz dient die südwestliche Ecke der Terrasse um einen Baum herum. Trotz denkbar ungünstigster Bodenverhältnisse sind hier mit Anlage von Futtermauern in geschickter Weise die nötigen ebenen Strecken gewonnen ohne Auffüllungen oder Abgrabungen der Wegzüge selber; zugleich eine prachtvolle Baustelle für die Kirche selbst geschaffen.

Es dürfte nicht schwer halten, zahllose weitere Beispiele hierfür aufzufinden, wie geschickt und natürlich die Steigungen im Mittelalter behandelt wurden, wie zugleich reizende Plätze für Brunnen usw. sich erübrigen ließen. Zwei besonders geschickte Gabelungen von Straßen seien zum Schlusse noch genannt. Die eine in Eßlingen zeigt den Zusammenschnitt der mittleren Beutaustraße — einer

Fahrstraße nach dem Hinterlande von Eßlingen mit der Oberen Straße sowie mit dem zur Burg führenden Anstieg und der Augustinerstraße. (Abb. b, Tafel 94 und b, Tafel 95). Das Einbiegen in die Augustinerstraße ist wegen der sehr bedeutenden Steigung + 246,9 auf + 249,0 sehr schwierig (etwa 2 m Steigung auf 12 m! Länge, so daß durch kleine Umwege mit Futtermauern der Anstieg genommen werden muß. Es ist also das gleiche System wie in Wimpfen, dort einseitig, hier zweiseitig verwandt. Am Ende der Rampe liegt der große Brunnen, wie unser Bild zeigt, stark benutzt von den Küfern und Winzern; ein Treppchen dahinter verkürzt dem Fußgänger den Weg.

Das letzte Beispiel betrifft das malerische Rothenburg. Hier ist es der Anstieg zur Stadt, aus dem Taubertal durch das Koboldzeller Tor, an der Vereinigung mit der Unteren Schmidtgasse. Es ergibt sich ein ähnliches, hoch malerisches Bild, in dessen Hintergrunde die Tortürme des genannten wie des inneren Spitaltores sich prächtig abheben (Abb. c, Tafel 94 und a, Tafel 95). Auch hier Futtermauer, Brunnen und Fußgängerabkürzung, keinerlei Erdarbeiten zum Ausgleich der Oberfläche. Welch überraschende Wirkungen in diesen Orten bei so einfacher Lösung! Wie einfältig muten den Kenner im Gegensatze dazu die besonders in Städten mit schwachen Bodenwellen so beliebten Regelungen an, die darauf ausgehen, den letzten Rest natürlicher malerischer Bodenbeschaffenheit durch sorgfältiges Abgraben und Ausfüllen ganz zu verwischen. Wie viel reizvolle Lösungen gehen dem Architekten hierdurch verloren, alle die feinen Überraschungen mit Futtermauern; auf ihnen aufsitzenden Häusern oder nur Gartenmauern, Pavillons usw., die Schultze-Naumburg so treffend zu schildern weiß; für sie bleibt kein Platz. Wie angenehm die Überraschung für den Bauplatzkäufer, wenn er sich 3 m durch aufgefüllten Boden bis zum festen Grund zur Anlage der Fundamente seines Wohngebäudes „durchbuddeln" muß. Zweimaliger großer Geldverlust durch überflüssige Erdarbeit, künstliche Zerstörung der künstlerischen Werte; alles zuliebe dem schönen Wort: „Regulieren." Wieviel Geldmittel könnten da gespart und frei werden für Straßenschmuck, Brunnen, Treppchen, ja selbst Terrassenanlagen, wenn etwas mehr Sinn und Phantasie für die natürliche schöne Wirkung der unverfälschten Bodenbeschaffenheit vorhanden wäre. Wie es anders gemacht werden kann, zeigen viele unserer historischen Städte; möchte der Städtebauer den künstlerischen Werten nachgehen, die sich ihm bei liebevollem Studium aus ihrer Anlage ergeben!

VOM FÜNFTEN TAGE FÜR DENKMALPFLEGE.

Von Dr. ing. ERNST VETTERLEIN, Darmstadt.

Am 26. und 27. September d. J. tagte zu Mainz unter dem Protektorate Sr. Kgl. Hoheit des Großherzogs von Hessen der fünfte Tag für Denkmalpflege. Die Tagung war außerordentlich stark besucht, unter anderen von einer großen Anzahl Vertretern von Regierungen, Gemeinden und sonstigen Körperschaften. Dadurch erhielt der Kongreß einen Untergrund, der es erhoffen läßt, daß sich die Ergebnisse der wichtigen Verhandlungen in praktische Erfolge umsetzen.

Unter den Punkten der Tagesordnung waren einige, die für den Städtebau eine nicht geringe Bedeutung besitzen. So wurde besonders in den Verhandlungen über die städtischen Bauordnungen im Dienste der Denkmalpflege Fragen von großer städtebaukünstlerischer Wichtigkeit angeschnitten. Die Verhandlungen über Aufnahme, Sammlung und Erhaltung von Kleinbürgerhäusern mittelalterlicher Städte, über die der Stadtbauinspektor Stiehl eingehend berichtete, warfen manches Streiflicht auf moderne Wohnungsfragen. Von besonders spannendem Interesse hätte die Verhandlung über die mit der Erhaltung des Berliner Opernhauses zusammenhängenden Fragen werden können. Leider aber mußte dieser Punkt von der Tagesordnung abgesetzt werden, da der hierfür als Berichterstatter in Aussicht genommene Professor Wallé vor kurzem durch einen schnellen Tod uns entrissen worden ist.

Umso umfangreicher gestaltete sich die Aussprache über die beiden oben genannten Punkte, die jeweils durch formvollendete Vorträge eingeleitet wurden.

Herr Stadtbauinspektor Privatdozent Stiehl führte etwa folgendes aus:

Die Mühe, die man auf die Erhaltung eines Besitzes verwendet, hängt von der Wertschätzung ab, die man dem Besitz entgegenbringt. So sind denn auch zuerst die großen, in einer reichen Litteratur erschöpfend behandelten Denkmäler der kirchlichen Baukunst, später auch die reicheren Werke der Profanbaukunst in den Bereich der Denkmalpflege einbezogen worden. Schlimmer steht es mit den schlichten Denkmälern, den einfachen Bürgerhäusern. Das ist umso bedauerlicher, als diese Denkmäler einer reißend fortschreitenden Vernichtung anheimzufallen drohen. Allerdings hat sich neuerdings die Literatur auch dieser lang vernachlässigten Kinder angenommen. Aber diese Forschungen befassen sich meist mehr mit einzelnen Teilen, und geben kein ganz richtiges Bild der Entwicklung, zumal manche Ausdrücke, deren sich die Literatur bedient, provinziell eine verschiedene Bedeutung haben. Es fehlt eben bisher ein übersichtlich geordnetes Anschauungsmaterial, etwa in der Art, wie jüngst das Bauernhaus eine klare Darstellung gefunden hat. Die bisher bekannten Einzelheiten sind fast immer den reicher ausgestalteten Patrizierhäusern entnommen.

Es herrscht vielfach die Anschauung vor, als ob sich das einfache Bürgerhaus aus dem niedersächsischen Bauernhaus entwickelt hätte. Das Bauernhaus des Südens ist von diesem wesentlich verschieden und demgemäß seine Entwickelung eine andere. Demgegenüber weist das einfache Bürgerhaus in Nord und Süd einen merkwürdig übereinstimmenden Typus auf, der auf eine gemeinsame Urquelle hindeutet, die nun aber nicht das verschieden gestaltete Bauernhaus sein kann. An der Hand von Skizzen und Aufnahmen aus vielen Gegenden Deutschlands gibt der Redner ein klares Bild dieses überall vorherrschenden Bautypus. Trotz der Einheit des Grundrißschemas zeigen die Beispiele eine reich wechselnde Fassadengestaltung, bald mit starker Betonung der Vertikalen, bald mit

schlichtem Horizontalismus trotz großer Höhenentwickelung. Einen wesentlichen Anteil an der vornehmen Erscheinung unserer alten Städte wird der sachlichen und doch phantasiereichen Einzeldurchbildung verdankt. Auf diesem ruhigen Hintergrunde heben sich dann die reicheren Patrizierhäuser wirkungsvoll ab, die ursprünglich aus einer großen Diele mit dem Herde und einer kleinen Kammer für den Hausherrn bestehend, auch einem einfachen Grundtypus ihre Entstehung verdanken.

Immerhin geben sie der Forschung noch manche Rätsel auf. So vor allem die Frage, wie und wann der ursprünglich der Diele angehörige Herd, jener Mittelpunkt des Familienlebens, nach oben verlegt worden ist? Die Ursache hierfür dürfte in der Art der Aufteilung des Bauplatzes liegen. Es wurden meist eine Menge aneinanderstoßender schmaler Streifen gebildet, deren kürzere Seite die Straßenfront bildete. In solch engen Anlagen war es unmöglich, eine geräumige Diele mit dem Herd anzuordnen.

Trotz der Einheitlichkeit des Ursprungs entsteht ein buntes Bild durch die mannigfachen Einwirkungen von außen her, von Holland, Frankreich, Italien, Böhmen usw. und andererseits durch die Verschiedenartigkeit der Entstehung der Städte, die manchmal (wie z. B. die Bergbaustädte in Sachsen) als Industrieorte gegründet und nicht aus bäuerlichen Ansiedelungen hervorgegangen sind.

Diesem reichen Stoffe nun wird so wenig Beachtung gewidmet, trotzdem von vielen Seiten her eine Vernichtung droht. Vielfach sind die niedrigen, 2,20 bis 2,40 m betragenden Stockwerkshöhen Schuld daran, daß man sie modernen Anforderungen nicht mehr dienstbar machen kann. Bald drängt der nicht mehr in seinem Anwesen wohnende Eigentümer die Einwohner heraus, um einen ertragreicheren Neubau aufzuführen. Die Steigerung des Bodenwertes drängt besonders im Herzen der Städte zu solchen Unternehmungen. Deshalb ist ein Einschreiten zur Abhilfe möglichst bald notwendig.

Eine dauernde Erhaltung ist wenig aussichtsreich. Man kann wohl in der Literatur darauf aufmerksam machen, wo etwas Kunstgeschichtliches vorliegt, und damit die Wertschätzung erhöhen. Aber auch hierin liegt eine gewisse Gefahr, denn die meisten Häuser sind durch Einbauten entstellt. Werden nun solche Zutaten mit aufgenommen, und nach der Aufnahme der alte Bestand vernichtet, dann ist es oft niemals mehr möglich, der alten typischen Gestaltung auf die Spur zu kommen. Deshalb muß sofort die wissenschaftliche Forschung Hand in Hand mit einer Aufnahme gehen. Der einzig fruchtbare Weg ist eine systematische Aufnahme und Sammlung des Besten, was noch erhalten ist, eine Feststellung des Bestandes und wissenschaftliche Verarbeitung des ganzen Stoffes. Diese Aufgaben gehen natürlich über die Kräfte eines Einzelnen hinaus und es wäre Aufgabe von Körperschaften, eine solche alles umfassende Aufnahme in die Wege zu leiten.

Im Anschluß an diese mit reichem Beifall aufgenommenen Worte des Berichterstatters gab der Vorsitzende Geh. Justizrat Professor Dr. Loersch einen interessanten Hinweis auf Entstehung dieser kleinen Anlagen. Sie sind entstanden durch Aufteilung von Grundstücken, und zwar merkwürdigerweise in Nord und Süd nach fast den gleichen Abmessungen. Diese so entstandenen sogenannten areae wurden in Erbleihe gegeben. Die Gleichheit der Abmessungen begründen wohl zum Teil die Übereinstimmungen in der Grundrißentwickelung.

Der Architekt Propper aus Biel (Schweiz) hatte eine Anzahl prächtig in Federmanier ausgeführter Aufnahmen ausgestellt, und betonte vor allem die Wichtigkeit der Aufnahme als Vorbilder für ein natürliches, dem örtlichen Charakter Rechnung tragendes Neuschaffen im alten Geiste.

Mit großem Interesse wurden die Ausführungen des Nationalökonomen Professor Fuchs-Freiburg aufgenommen, der — nach einigen literarischen Hinweisen auf in diesem Fache besonders tätige Forscher — betonte, wie die alten typischen Anlagen sehr wohl den Ausgangspunkt für eine Wohnungsreform bilden könnten. Man könne noch nicht absehen, ob nicht das schmale Einfamilienhaus berufen sei, die Etagenwohnung, besonders die sogenannte Mietkaserne abzulösen, zumal technische Errungenschaften, wie z. B. Lifts, manche Übelstände beseitigen helfen, die mit der Höhenentwickelung verknüpft sind.

Der Plan für eine systematische Inangriffnahme der großen Arbeit findet allseitige Zustimmung, vor allem auch durch den Vertreter für Schleswig-Holstein, Baurat Mühlke, der sich erbietet für Nachbargebiete, wie Holland und die nordischen Länder, Hilfskräfte mobil zu machen. Die Interessenten für die wichtige Arbeit traten schließlich zu einer engeren Beratung zusammen, ohne daß vorher ein Beschluß gefaßt worden wäre.

Das für den Städtebau so besonders wichtige Kapitel der Bauordnungen im Dienste der Denkmalpflege wurde durch einen Vortrag des Professor Frentzen-Aachen eingeleitet. Er erinnerte zunächst an die Erörterungen des vorigen Denkmaltages über Festlegen von Fluchtlinien, die aber inbetreff des Aufbaues und namentlich des Rahmens für hervorragende Kunstdenkmäler einer Ergänzung bedürfen. Denn wenn es sich um den Schutz der Umgebung eines solchen handelt, da versagen gar zu oft die Mittel, die man gegen beabsichtigte Schädigungen anwenden möchte. An einem drastischen Beispiele wurde gezeigt, welcher Art solche Schädigungen sein können. Hohe, kastenförmige Neubauten können die harmonischen Umrißlinien schädigen, oder grelle Farbenorgien das Auge beleidigen. Reklameschilder tun ein übriges, um stimmungsvolle Harmonien gründlich zu zerstören. Die Fehler der vielfach gefürchteten Stilgegensätze beruhen oft auf anderen Ursachen, wie ungeschickte Aufteilung der Massen, oder Unstimmigkeiten der Farben, so daß Stilunterschiede an sich nicht ohne weiteres unästhetisch zu wirken brauchen.

So eifrig sonst die Baupolizei mit Verboten zur Hand ist, so nachlässig zeigt sie sich bei ästhetischen Verstößen. Fachwerksbauten, Freitreppen, Beischläge: eine Menge reizvoller Motive ist durch Verbote der Baupolizei heute unmöglich geworden. Geld und gute — und böse — Worte helfen hier nicht, wenn nicht eine rechtliche Handhabe gegen ästhetische Sünder geschaffen wird.

Der Redner zeigt nun, wie wenig die bestehenden Gesetze imstande sind, die Bestrebungen einer praktischen Denkmalpflege zu unterstützen. Es ist erfreulich, daß auch in anthropologischen und juristischen Kreisen die Notwendigkeit anerkannt wird, daß der Denkmalschutz gesetzliche Unterstützung finden muß. Handelt es sich doch hier um sowohl ideale wie reale Werte.

Hier gilt es, das ethische Volksbewußtsein zu schärfen, daß es sich nicht nur über Mißhandlung von Menschen,

sondern auch von Kunstwerken entrüsten lernt. Handelt es sich doch hier um ein wertvolles Erbe unserer Väter.

Die Ausführungen Frentzens wurden durch Stübben noch ergänzt. Er betont zunächst die mancherlei Fortschritte, die er darin erblickt, daß manche Städte in den letzten Jahren Preisausschreiben erlassen haben, um Fassadenmotive im örtlichen Geiste zu erhalten. — (Solche Preisauschreiben sind freilich neuerdings im Werte stark gesunken, da sie einer wohlfeilen Motivenjägerei Vorschub leisten, aber nichts zu einer tieferen Kunsterziehung beizutragen vermögen. D. Verf.)

Ein Überblick über die meist der neueren Zeit entstammenden Verordnungen im Deutschen Reiche läßt erkennen, daß man schon vielfach bemüht ist, durch örtliche Bestimmungen einen gewissen Schutz zu gewähren. Aber ein weiteres Mittel, einen Zwang ausüben zu können, ist unbedingt nötig, weniger in der Hinsicht, daß bestimmte Stile vorgeschrieben werden als darin, daß Neuschöpfungen sich einzuordnen und anzupassen haben.

In der an diese beiden Berichte anknüpfenden, äußerst lebhaften Erörterung fielen mancherlei Streiflichter auf das heutige architektonische Schaffen im allgemeinen. So erblickt Stadtbaurat Rehorst-Halle das Hauptübel in der verfehlten Erziehung, wie sie namentlich auf Baugewerkschulen vermittelt wird. Änderungen des Schulprogramms erscheinen ihm ebenso wichtig wie Kunstparagraphen. Treffend bemerkt Ratzel, daß das „zuviel" meist die Ursache der Dissonanz bilde. Einfachheit sei in erster Linie zu betonen. Besonders lebhaft wurde der Unfug bekämpft, der durch Firmen- und Reklameschilder angestiftet wird. Auch eine übertriebene Berücksichtigung hygienischer Anforderungen, namentlich bez. der Stockwerkshöhen, kann zur Vernichtung ganzer Straßenzüge führen, wenn sich die Baupolizei ängstlich an ihre Schablone hält. Eine mildere Handhabung in diesem Falle, die Prof. Fuchs empfiehlt, wird nur aus dem Grunde nicht in einem Leitsatz zur Forderung erhoben, um nicht durch zuviel Einzelheiten den Eindruck der lapidaren Leitsätze nach Frentzen-Stübbens Vorschlägen zu beeinträchtigen.

Nach manchen redaktionellen Veränderungen kommen diese Leitsätze in folgender Form zur Annahme:

„Der fünfte Tag für Denkmalpflege empfiehlt — im Anschluß an die Verhandlungen des vierten Tages — den zuständigen Staats- und Gemeindebehörden Neu- und Umbauten in der Umgebung künstlerisch oder ortsgeschichtlich wertvoller Baudenkmäler und im Gebiete eben solcher Straßen und Plätze der baupolizeilichen Genehmigung auch in dem Sinne zu unterwerfen, daß sich diese Bauausführungen in ihrer äußeren Erscheinung harmonisch und ohne Beeinträchtigung jener Baudenkmäler in das Gesamtbild einfügen. Entsprechendes gilt von Firmen- und Reklameschildern u. dgl.

Dabei wird darauf hingewiesen, daß zur Erzielung dieser notwendigen Harmonie hauptsächlich die Höhen und Umrißlinien, die Gestaltung der Dächer, Brandmauern und Aufbauten, sowie die anzuwendenden Baustoffe und Farben der Außenarchitektur maßgebend sind, während hinsichtlich der Formengebung der Einzelheiten künstlerischer Freiheit angemessener Raum gelassen werden kann.

Er empfiehlt ferner zur Beurteilung der einschlägigen künstlerischen und kunstgeschichtlichen Fragen die Zuziehung eines sachverständigen Beirates aus Vertretern der Baukunst, der Kunstgeschichte, der staatlichen Denkmalpflege und des kunstsinnigen Laienelementes.

Insofern die Landesgesetzgebung für eine Regelung nicht ausreicht, würde eine Ergänzung der Gesetzgebung anzuregen sein."

Diese Leitsätze sollen nunmehr in Verbindung mit der Verhandlung über diesen Gegenstand an alle Regierungen usw. geschickt werden.

Mögen die Anregungen aus dem Schoße des fünften Denkmalstages auf fruchtbaren Boden fallen, zum Heile nicht nur der alten Denkmäler, sondern auch der Kunst und einer Weiterentwickelung gesunden Volksempfindens!

CHRONIK.

BERICHTIGUNGEN. In der Erläuterung zum Stadtplan von Marienberg (Heft 10) muß es heißen: Prívoz-Oderfurter, statt Pnivoger; Friedhofanlage statt Trinkhofanlage. — Versehentlich sind bei den Textbildern auf Seite 163 und 164 des Heftes No. 11 der Zeitschrift die Bezeichnungen der Brunnen in Augsburg und Braunschweig vertauscht worden.

EIN KURSUS für Baubeamte hat auch in diesem Jahre wieder der Hygiene des Städtebaues an den Technischen Hochschulen zu Berlin und Hannover gegolten. Außer Staatsbeamten haben diesmal erfreulicher Weise auch mehrere städtische Baubeamte daran teilgenommen.

An dem WETTBEWERBE um einen Bebauungsplan für die Brandenburger Vorstadt zu Potsdam haben sich nicht weniger als 95 Entwürfe beteiligt. Das Preisgericht hat den 1. Preis von 1000 Mark dem Geometer Rudolf Linkenheil in Mannheim für den Entwurf mit dem Motto: „Videant consules",

den 2. Preis von 750 Mark den Regierungsbaumeistern: Ingenieur Robert Weyrauch in Frankfurt a. M. und Architekten Martin Mayer in Hamburg für den Entwurf mit dem Motto: „Heimatsinn",

den 3. Preis von 500 Mark dem Bauingenieur Adolf Knispel, Oberingenieur der Allgemeinen Städte-Reinigungsgesellschaft in Wiesbaden für den Entwurf mit dem Motto: „Victoria Louise" zuerkannt.

WETTBEWERB FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER TERRASSE AM MARKTPLATZ IN TEPLITZ-SCHÖNAU. Das am Sonntag, den 30. Oktober d. J. tagende Preisgericht hat von einer Prämierung im Sinne der Ausschreibung Abstand genommen und als beste unter den 15 eingelaufenen Arbeiten 4 Entwürfe mit gleichen Preisen bedacht. Diese 4 Entwürfe sind: No. 1 unter dem Motto: „Bürger und Bauer" (Bildhauer und Professor Julius Trautzl-Wien). No. 2: „Aufrecht der Sonne entgegen" (Bildhauer Ernst Staegenbarth-Wien). No. 9: „Pflug" (Bildhauer und Professoren Fritz Eichmann und Wilhelm Gerstner) und No. 12: „Eiche" (Bildhauer Alois Rieber und Architekt Julius Schmiedl-Prag). Unter diesen Genannten wird ein neuer engerer Wettbewerb behufs Gewinnung eines zur Ausführung bestimmten Entwurfes ausgeschrieben. Sämtliche Entwürfe waren vom 6. bis 20. November d. J. im Gewerbevereinshaus in Teplitz-Schönau öffentlich ausgestellt.

Unser MITARBEITER, Kunstschriftsteller George Hooker in Chicago hat sich ebenfalls an die Öffentlichkeit gewandt durch zwei Aufsätze, die in der Zeitung „The Chicago Record-Herold" bereits im Anfang des Jahres (am 15. und 30. Januar) erschienen sind. Der eine behandelt die Bestrebungen C. Sittes als Städtebauer, der andere die deutsche Städtebau-Bewegung, wie er das in weiten Kreisen erwachte lebhafte Interesse an den Fragen des Städtebaus nennt.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Otto Dorn, Gr.-Lichterfelde - Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth, Berlin W., Markgrafenstrasse 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

Tafel 89-90

Süd-Strasse
Eckernförder - Landstrasse
Schleswiger - Chaussee.
Staedtisches Garten Grundstück.
Valentiners Allee

BEBAUUNGSPLAN DES SUEDLICHEN STADTTHEILES IN FLENSBURG.

AACHEN, IM MÄRZ 1903.
Henrici

0 50 100 150 200

Johannis-Allee.
Teich-Strasse
Waitz-Strasse
Waitzstr.
Helenen-Allee
Blumen-Str.
Sand-Str.
Victoria-Str.
Heinrich-Strasse
Angelburger-Str.
Angelburger-Strasse.
Süder-Markt.
Fries-Str.
Töpfer-Str.
Klostergang
Kloster zum hlg. Geist.
Neu-Markt
Eisenbahn.
Mühlenteich
Mühlenhof-Weg.
Brauerei
Schleswiger-Strasse
VERLEGTE RINGSTRASSE
PROJEKT. RINGSTRASSE
POST, POLIZEI ETC.

DER STÄDTEBAU

Lageplan der Stadt Flensburg.

a

b

a) Lageplan eines Teils der Stadt Wimpfen.

b) Aus dem Stadtplane von Nürnberg.

Gezeichnet von Adolf Zeller, Darmstadt.

a

b

a) Platz am Löwenbrunnen in Wimpfen.

b) Platz am Adlerbrunnen in Wimpfen.

Aufgenommen von Adolf Zeller, Darmstadt.

a

SCHWÄBISCH-HALL
KIRCH-PLATZ·UND·
OBER·U·UNT·POSTPLATZ·
NACH·DEM·STADTPLAN·
1:1000
A = WENDEPLATZ·FÜR·WAGEN·
← RICHTUNG·DER STEIGUNG·

b

VOM·STADT-PLAN·ZU·ESSLINGEN·A·N.
1:1250
PARTIE·
AM·AUGUSTINERPL·

c

AUS·DEM·STADTPLANE·VON ROTENBURG·O·D·TAUR.
1:1000
A. BRUNNEN·MIT·FUSSSTEIG·UND FUTTERMAUER.

a) Kirchplatz von Schwäbisch-Hall und angrenzendes Straßennetz.

b) Teil des Stadtplanes von Eßlingen am Augustinerplatz.

c) Zusammenschnitt von Unterer Schmidtgasse und Kobolzeller Straße in Rothenburg o. T.

Gezeichnet von Adolf Zeller, Darmstadt.

a

b

c

a) Rothenburg o. T. Blick auf das innere Tor.

b) Eßlingen. Blick in die Beutaustraße vom Augustinerplatz aus.

c) Schwäbisch-Hall. Rathausplatz.

Aufgenommen von Adolf Zeller, Darmstadt.

DER STÄDTEBAU.

a

b

Schwabentor in Freiburg i. B.

a) Innenseite. b) Außenseite.

Architekt: Carl Schäfer.